ANNO XLI - N. 3 COPIE 180.000 MARZO 1935 - ANNO XIII

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO
ORGANO VFFICIALE DELL' ENIT

APERITIVO

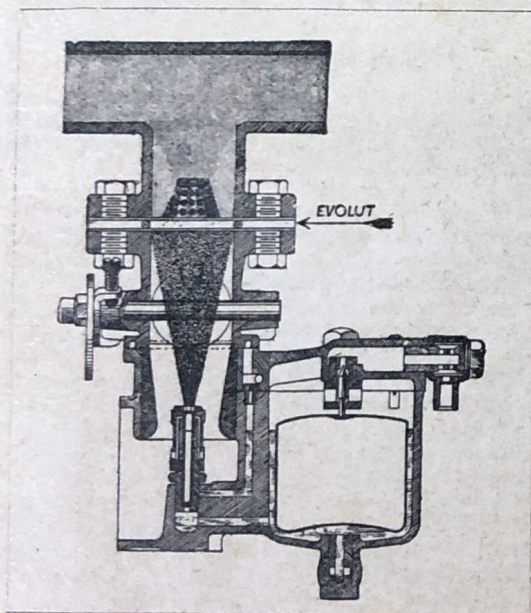
BITTER

CAMPARI

DAVIDE CAMPARI E C. • MILANO

Automobilisti!

BENZINA A L. 1,40 MEDIANTE

L'EVOLUT SPESA UNICA **L. 30**

Garanzia assoluta. - Montando il polverizzatore **« EVOLUT »** potete adoperare il carburante più scadente e meno costoso ed ottenete ancora:

Il 20% di economia di carburante. Da 10-20% di maggiore rendimento del motore. Durata illimitata dell'apparecchio.

Montaggio in 5 minuti. Applicabile su qualunque tipo e marca senza modificare ne motore ne carburatore. Referenze di tutte le marche d'Automobili a disposizione. Ditte mondiali del ramo automobilistico montano già l' **« EVOLUT »**.

Indicare marca e tipo della macchina e del carburatore.

Spedizioni contro assegno, aggiungendo spesa di posta oppure franco contro invio anticipato dell'importo netto.

Si restituisce l'importo entro 15 giorni se non si ottengono i risultati garantiti.

INDUSTRIA CARBURATORI - ING. FRANCESCO WAGNER - MILANO, Via S. Damiano, 16

BERLINO - PARIGI - BRUXELLES - LONDRA - NUOVA YORK

S. A. LUBRIFICANTI E. FOLTZER - GENOVA

ALI NEL CIELO

La Stazione aerea di Venezia, inaugurata.

Il 5 febbraio c. a., è stata inaugurata a Venezia la stazione passeggeri da aeroporto, una fra le più belle d'Italia. Essa è stata costruita per iniziativa del Ministero dell'Aeronautica, su progetto dell'Ufficio del Demanio aereo di Padova e col concorso degli Enti locali, e particolarmente dell'Amministrazione della Provincia. La stazione è di stile modernissimo e di architettura arieggiante quella navale.

Si tratta di un edificio a tre altezze, dominato da un'alta torre di ferro e vetro. L'interno consta di un grande vestibolo (nel quale sono disposti i servizi di biglietteria, deposito dei bagagli, tabaccheria, rivendita di giornali e orari, ecc.), decorato sulle pareti da due trittici di aeropittura di Tato e da una grande rete delle comunicazioni aeree internazionali genialmente rilevata. A destra del vestibolo sono gli uffici postale e telegrafico, visto passaporti. le cabine telefoniche e un sontuoso bar, decorato da un ricco mosaico muranese, un grande ristorante dall'arredamento modernissimo. Completano l'attrezzamento della stazione i servizi di toletta, i bagni, ecc. A sinistra del vestibolo sono gli uffici di compilazione dei documenti doganali, di traffico aereo turistico e la sala di convegno dei piloti, ecc.

Ai piani superiori sono distribuiti gli uffici della Direzione dell'Aeroporto e della Società Ala Littoria, del Registro aereo, del traffico straniero e altri, oltre a una completa e magnifica sistemazione dei servizi radio e meteorologico, nonchè gli strumenti (radiofari) per la guida degli apparecchi nei voli notturni e alla cieca. Sulla torre sono infatti sistemati i fari e i radiogoniometri. A lato della stazione sono i depositi di distribuzione dei carburanti per mezzo di canalizzazioni sotterranee. La stazione stessa offre numerose verande e terrazze per assistere ad eventuali spettacoli aerei. Il campo è stato ampliato e sono state sistemate le grandi rimesse. Un grande piazzale è stato costituito all'ingresso dell'aeroporto dalla parte del mare.

I Corsi premilitari di pilotaggio aereo dell'Anno XIII.

Il Ministero dell'Aeronautica ha bandito un concorso per l'ammissione ai Corsi premilitari di pilotaggio aereo dell'Anno XIII, che avranno inizio il 1° maggio p. v. presso i Reparti di Turismo Aereo.

Possono aspirare ai Corsi premilitari i giovani i quali abbiano al 1° maggio 1935 compiuto il 18° anno di età e non superato il 24°, se muniti di diploma di maturità classica o scientifica, ovvero di abilitazione tecnica o magistrale o titolo equipollente, purchè non abbiano compiuto la ferma di leva per avere regolarmente ottenuto il ritardo nella prestazione del servizio militare per ragioni di studio o per altri legali motivi; siano iscritti alle Organizzazioni Giovanili Fasciste; siano celibi o vedovi senza prole; abbiano il consenso, se minorenni di chi esercita la patria potestà; posseggano l'idoneità psicofisiologica.

L'istruzione sarà completamente gratuita e gli allievi dei Corsi saranno assicurati contro gli eventuali infortuni a spese dell'Amministrazione Aeronautica.

I giovani che conseguiranno il brevetto di pilota premilitare, all'atto della loro presentazione alle armi per soddisfare gli obblighi di leva, verranno incorporati nella R. Aeronautica col grado di Sottotenente se provvisti di licenza di scuola media superiore, oppure col grado di sergente se provvisti di licenza di scuola media inferiore.

Il Battesimo del corso « Orione » alla Regia Accademia Aeronautica.

Come è noto, ogni corso regolare della R. Accademia Aeronautica di Caserta assume un nome simbolico, successivamente contraddistinto da una iniziale che segue l'ordine alfabetico.

Essendosi la R. Accademia costituita nell'Anno I dell'Era Fascista, ciascun corso corrisponde ad uno degli anni di detta Era. Il Corso inauguratosi nell'Anno XII rappresenta quindi la dodicesima generazione aviatoria fascista. Esso ha assunto la denominazione di « Orione ».

Padrino nel rituale battesimo è stato S. E. Benito Mussolini — Ministro dell'Aeronautica — e, nelle Sue mani, gli allievi dell'« Orione » hanno prestato giuramento di fedeltà alla Patria, al Re, ed alle leggi dell'onore e del Regime.

Al cospetto dei Corsi schierati e dei gagliardetti dei Corsi « Aquila », « Borea », « Centauro », « Drago », « Eolo », « Falco », « Grifo », « Ibis », « Leone », « Marte » e « Nibbio », il Duce ha consegnato all' « Orione » il suo gagliardetto azzurro sul quale, a caratteri d'oro, è impresso il motto « Fulminando imperverso ».

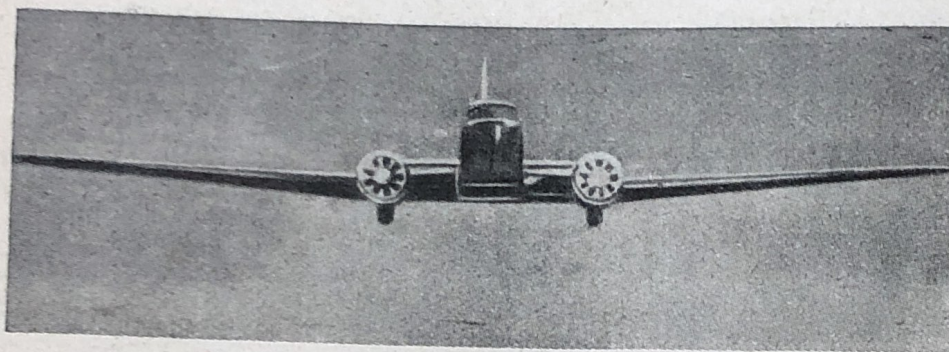
Il bilancio dell'Aeronautica Italiana.

Il bilancio del Ministero dell'Aeronautica Italiana per l'esercizio dal 1° luglio 1935 al 30 giugno 1936 è stato fissato in lire 839.605.000, con un aumento rispetto all'esercizio in corso di circa 130 milioni di lire. Esso, pur rimanendo

inferiore a quello di altri Stati europei, è stato l'unico ad ottenere un aumento di stanziamento di questa entità. Il bilancio dell'Esercito, infatti, ha subito una diminuzione di 62 milioni e quello della Marina un aumento di soli 80 milioni. Questa decisione dimostra l'importanza che il Governo fascista attribuisce all'Arma Aerea.

Monoplano commerciale rapido « Fiat G. 18 ».

Al gruppo dei recenti velivoli commerciali rapidi, che rientrano nel nuovo programma per il materiale dell'aviazione civile in Italia, va aggiunto il monoplano « Fiat G. 18 » in avanzata costruzione nelle officine dell'Aeronautica d'Italia.

Il Fiat G. 18 è un monoplano ad ala bassa a sbalzo, di costruzione metallica; esso è munito di due motori Fiat A. 59 R a stella raffreddati ad aria, da 700 HP., a 2150 giri, situati ai lati della fusoliera, sul bordo d'attacco dell'ala.

MODELLO DEL MONOPLANO COMMERCIALE « FIAT G. 18 ».

La cabina — difesa dai rumori, aereata e riscaldata — può contenere 18 passeggeri in poltrone regolabili disposte in due file. Le dimensioni interne nette della cabina sono di m. 8,95 di lunghezza e m. 1,54 di larghezza. Vi è inoltre la cabina di pilotaggio ed un'altra cabina per il marconista.

Le caratteristiche principali del G. 18 sono:

apertura alare	m.	25
lunghezza	»	18,80
altezza	»	5,175
superficie portante	mq.	88,27
peso a vuoto	kg.	5300
carico utile	»	3200

Circa le caratteristiche di volo — che soltanto le prove ufficiali permetteranno di stabilire con esattezza — i dati aerodinamici permettono di prevedere una velocità massima a m. 2000 di quota di km.-h. 330 ed una velocità di crociera di km.-h. 290; quota di tangenza pratica m. 6000.

Apparecchi italiani per il Perù.

E' partito da Genova un nuovo lotto di dodici apparecchi destinati all'aviazione peruviana. E' questo il terzo lotto di apparecchi italiani che porta nella lontana America una nuova affermazione del valore della nostra industria.

Prolungamento della linea aerea Tripoli-Bengasi.

Il Consiglio dei Ministri ha recentemente approvato uno schema di provvedimento che autorizza il Ministero dell'Aeronautica a prolungare la linea aerea commerciale Tripoli-Bengasi sino ad Alessandria. Con lo stesso provvedimento il Ministero dell'Aeronautica assumerà alla propria dipendenza l'esercizio degli attuali servizi aerei coloniali.

La linea aerea Tripoli-Bengasi, sin dalla sua prima istituzione, venne considerata come un tronco destinato ad inserirsi in quei servizi aerei intercontinentali, date le condizioni favorevoli che presenta la rotta col Nord Africa.

Infatti, sono stati conclusi di recente accordi con il Governo egiziano per il prolungamento della linea fino ad Alessandria, così che i rapporti commerciali e le attività di carattere turistico tra la nostra più importante colonia e l'Egitto potranno essere resi più intensi e più veloci.

Linea aerea Roma-Amsterdam.

A partire dal 1° maggio verrà attuato un nuovo importante collegamento aereo internazionale tra l'Italia, la Germania e l'Olanda.

In seguito ad accordi intervenuti recentemente le Compagnie « Avio Linee Italiane S. A. », « Deutsche Luft Hansa A. G. » e « K. L. M. » hanno stabilito di esercire in *pool*, nella misura di un terzo ciascuna, una linea aerea a frequenza giornaliera sul percorso Milano-Francoforte sul Meno-Amsterdam.

A Milano è assicurato il collegamento da e per Roma. Il viaggio da Roma ad Amsterdam viene assicurato in giornata, mentre non è prevista la coincidenza in giornata per il percorso inverso.

Quest'accordo, che è stato sancito dalla recente Conferenza-Oraria di Berlino, non mancherà di dare un utile apporto allo sviluppo dei traffici aerei internazionali.

Nuovi collegamenti aerei con l'Inghilterra.

Nella prossima primavera la « Imperial Airways », in cooperazione con altre società di trasporti aerei, inaugurerà nuovi collegamenti aerei nell'interno del paese ed all'estero. Sono infatti in corso trattative tra il Governo inglese e gli altri Stati interessati per la istituzione di un servizio Londra-Parigi-Lione-Marsiglia-Roma. Altra linea in progetto è la Londra-Lipsia-Praga-Vienna. Collegamenti di minore importanza contemplano i servizi giornalieri tra Hull e l'Isola Wight ed Heston-Yersey che in seguito sarà inoltrata sino a Rennes.

Il volo trans-Pacifico di una donna.

L'aviatrice americana Amelia Earhart ha compiuto la traversata dell'Oceano Pacifico volando da Honolulu (Hawai) ad Oakland (California). E' questo il primo volo individuale sopra il Pacifico. La Earhart ha coperto la distanza di 2100 miglia in 18 ore e 17 minuti primi.

Nuovo «record» di velocità.

L'aviatore americano Chester, pilotando a Miami (Florida) un apparecchio munito di motore Menasco a 6 cilindri, ha raggiunto la velocità di km.-h. 381,64 su circuito chiuso di 100 chilometri. Egli ha così stabilito il nuovo *record* per apparecchi da turismo della seconda categoria (kg. 450). Il *record* precedente era detenuto dal pilota francese Delmotte con 345,880 chilometri-orari.

Nuove linee francesi in Africa.

La Compagnia francese di navigazione marittima che esercisce le linee per l'Africa e l'America del Sud, «Les Chargeurs Réunis», ha progettato la creazione di linee aeree che sarebbero gestite senza aiuto finanziario da parte del Ministero dell'Aria francese. La prima linea servirà la costa africana da Dakar a Pointe Noire. I servizi avranno la coincidenza con la linea dell'Air France per l'America del Sud.

Servizi aerei interni francesi.

Il Consiglio dei Ministri francese ha recentemente approvato un progetto di legge proposto dal Ministro delle Poste e Telegrafi, circa la creazione di una nuova società di navigazione aerea: la «Air Bleu».

Questa società dovrà mettere in esercizio — probabilmente entro il 1° maggio p. v. — una rete di servizi aerei interni giornaliera fra i seguenti centri: Parigi-Lilla; Parigi-Le Havre; Parigi-Nantes; Parigi-Bordeaux; Parigi-Tolosa.

L'«Air Bleu» non sarà sovvenzionata dallo Stato.

Nuovi servizi olandesi.

Verrà prossimamente inaugurato un nuovo servizio aereo quotidiano, senza interruzioni nella stagione invernale, che allaccerà Amsterdam a Praga, attraverso Rotterdam, Essen e Halle. Servizio analogo, non quotidiano, esisteva solamente durante l'estate.

Servizi aerei con dirigibili germanici.

In Germania si ritiene che nel mese di luglio 1935 si potranno effettuare, con il nuovo dirigibile che sta per essere ultimato nelle officine di Friedrichshafen, i primi voli sperimentali fra l'Europa e l'America del Nord. Dopo uno o due voli di prova si inizierebbe —

in ogni caso entro l'estate 1935 — il servizio regolare fra Friedrichshafen e Lakehurst. La durata di viaggio è prevista in 55 ore per l'andata e 48 per il ritorno. Si spera inoltre di poter raggiungere un accordo con il Governo inglese per organizzare una base di atterraggio intermedio in Inghilterra. L'aeronave «Graf Zeppelin» riprenderà, alla fine di marzo, i suoi viaggi per Rio de Janeiro.

Le trattative attualmente in corso con le autorità olandesi, lascierebbero prevedere che nel 1936 potrebbe avere inizio anche il servizio aereo dei dirigibili con Batavia.

Nuova stazione di dirigibili in Germania.

La stazione di dirigibili di Friedrichshafen, sul lago di Costanza, punto di partenza degli «Zeppelin», sarà sostituita da un nuovo aeroporto in corso di costruzione fra Francoforte sul Meno e Darmstad, che avrà una superficie di circa due chilometri quadrati. La scelta del luogo è stata dettata da ragioni meteorologiche e di traffico.

Servizio aereo Berlino-Shanghai.

Sono in corso trattative tra le compagnie di navigazione aerea «Lufthansa» — tedesca — ed «Eurasia» — russo-tedesca — per stabilire un collegamento aereo regolare per il trasporto di passeggeri e posta, tra Berlino e Shanghai. La rotta attraverserebbe la Grecia, l'India, lo Stato di Annam e Canton. A Rangoon verrebbe stabilita una coincidenza per la linea tra l'Europa e l'Estremo Oriente.

Sono già stati compiuti alcuni voli di prova e le trattative con le Nazioni sul cui territorio dovrebbe avere sviluppo la nuova linea, sono prossime ad una favorevole conclusione.

Linee aeree invernali nell'U.R.S.S.

Sono recentemente entrate in esercizio alcune linee aeree nell'estremo nord della Siberia. Sono stati organizzati servizi regolari sui tratti Krasnoiarsk-Dudinka, Krasnoiarsk-Igarka e Dudinka-Khatanga. Le tariffe di trasporto merci e passeggeri sono ridotte, durante l'inverno, del 30 %.

Nel Daghestan ha cominciato a funzionare una prima linea aerea per i servizi invernali nelle alte montagne. La linea congiunge la città di Macharch-Kalà con le località di Levach e Kumukh, situate ad un'altezza di 3000 metri.

Verranno inoltre prossimamente inaugurati i seguenti servizi aerei nel territorio dell'U.R.S.S.: Arcangelo-Onega; Arcangelo-Ust-Tsilma-Naryaumar; Arcangelo-Skytvikar. Verrà inoltre riattivata la più settentrionale fra le linee aeree civili sovietiche, quella cioè che unisce Irkutsk con Iakutsk, lungo un percorso di circa 2500 chilometri.

La linea del Congo Belga.

La compagnia «Sabena», avendo ottenuto dal Governo belga l'autorizzazione di procedere all'esercizio di una linea aerea regolare Bruxelles-Leopoldville, ha deciso l'inizio dei servizi nei due sensi, per ora postali.

La nuova linea, a frequenza quindicinale, seguirà la seguente rotta: Bruxelles-Marsiglia-Orano-Reggan-Gao-Zinder-Forte Lamy-Bangui-Coquinville-Leopoldville.

Servizi postali fra gli Stati Uniti e l'Europa.

Secondo comunicazioni fatte dal Ministero delle Poste degli Stati Uniti d'America sono in corso studi per l'attuazione di un servizio regolare aeropostale tra gli Stati Uniti d'America e l'Europa.

Tale servizio — che dovrebbe iniziarsi prima del 1937 — prevede il percorso non sulla rotta del Nord Atlantico ma attraverso l'Asia con scalo alle Hawai oppure all'Alaska.

Linee aeree uruguayane.

Il Governo dell'Uruguay ha deciso di costituire un regolare servizio aereo che unisca Montevideo con le città interne di Durazno, Trinidad, Mercedes, Fray-Bentos, Paysandú, Salto, Artigas e Bella Union.

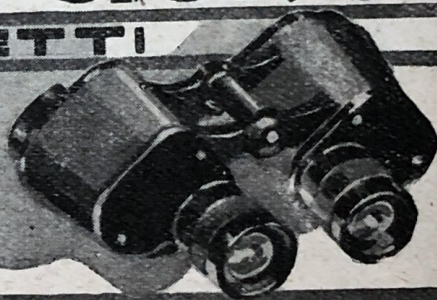
Costruzione di 13 fari per la navigazione aerea notturna nel Giappone.

La «Compagnia dei trasporti aerei del Giappone» ha stabilito di erigere 13 nuovi fari per la navigazione aerea notturna lungo il percorso della linea Tokyo-Osaka. Due di essi sorgeranno rispettivamente sulla vetta dei monti Kamiyama e Kurakakeyama ad un'altezza di oltre 1400 metri sul livello del mare.

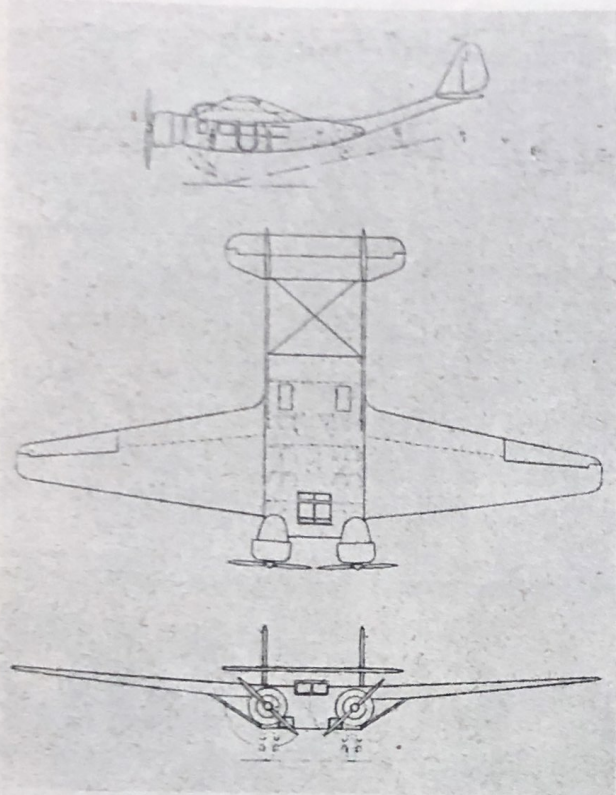
Fissata per ognuno dei fari definitivamente la località in cui dovranno sorgere, la compagnia inizierà subito i lavori di costruzione.

Nuova lega leggera resistente alle basse temperature.

Il Prof. Takahashi Kyoshi, dell'Università imperiale del Tohoku (Sendai), già noto per la invenzione di una lega leggera chiamata «magnesium N. 100», è riuscito a produrre un'altra lega leggera che presenta grande resistenza alle basse temperature e costituisce quindi un ottimo materiale per costruzioni aeronautiche da usarsi a grandi altezze o in climi molto freddi.

Le ricerche al riguardo sono state eseguite per invito e con l'appoggio delle Autorità militari aeronautiche, le quali avevano dovuto constatare come le leghe leggere finora usate nella costruzione della fusoliera e delle ali

degli apparecchi usati in Manciuria, dove, come è noto, la temperatura raggiunge limiti eccezionalmente bassi, presentassero una preoccupante facilità a improvvise fratture e incrinature. Secondo le esperienze del Prof. Takahashi, le leghe finora usate cominciavano a presentare serî inconvenienti quando la temperatura raggiuungeva i 30º sotto zero.

Monoplano commerciale rapido americano.

La ditta aeronautica Uppercu-Burnelli Corp., di Keyport, New Jersey, ha costruito

IL MONOPLANO BURNELLI « UB. 14 ».

un nuovo aeroplano commerciale rapido, l'« UB.14 » monoplano ad ala alta, semisbalzo, di costruzione integralmente metallica.

La parte centrale della fusoliera contiene una grande cabina (volume mq. 15,71) atta al trasporto di colli voluminosi e trasformabile per contenere 14 passeggeri.

L'UB.14 è munito di due motori P. W. Hornet D da 725 HP a stella, a raffreddamento ad aria, montati uno accanto all'altro sul bordo d'attacco della fusoliera.

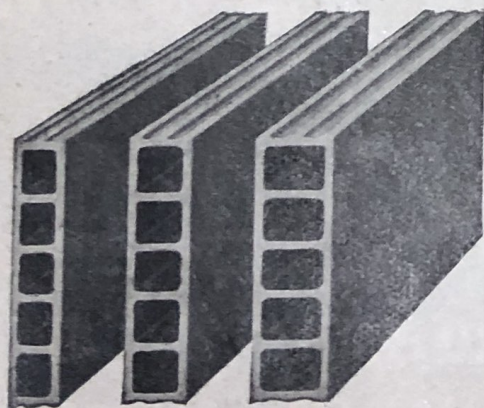
apertura alare	m.	21,64
lunghezza	»	13,41
altezza	»	3,05
superficie portante	mq.	63,73
peso a vuoto	kg.	3628
carico utile	»	2722
carico pagante	»	1452
velocità massima al suolo	km.-h.	338
velocità a m. 3050	»	322
quota tangenza	m.	6700
raggio d'azione	km.	966

Idrovolante francese di grosso tonnellaggio.

L'idrovolante di grosso tonnellaggio Latécoère 521 « Lieutenant de Vaisseau Paris » a 6 motori Hispano Suiza 12 Ybrs da 860 HP ha compiuto i primi voli di prova a Biscarosse. Il « Lieutenant de Vaisseau Paris » ha effettuato i voli di prova al peso di 26 tonnellate in ordine di volo. Il contratto prevede un peso di 32 tonnellate in ordine di volo, carico per il quale sono stati stabiliti i piani.

Invenzione giapponese di una « mina aerea ».

Il signor Ugai Tomojiro, residente a Kuwamaci nella prefettura di Mie, avrebbe inventato una « mina aerea » di grande potenza per la distruzione di aerei.

L'invenzione — attualmente in via di esperimento — consisterebbe in una specie di bomba aerea che verrebbe sparata da un comune cannone contraereo. La bomba conterrebbe una spoletta a tempo e sarebbe dotata di un paracadute per mezzo del quale, raggiunta l'altezza voluta scenderebbe lentamente a terra; parecchie di queste bombe dovrebbero essere sparate sulla presumibile traiettoria dell'apparecchio avanzante, sbarrandone la via; le bombe potrebbero scoppiare oltrechè a tempo, a mezzo della spoletta graduabile, anche in seguito al più lieve urto; un dispositivo speciale eliminerebbe il pericolo che la bomba potesse raggiungere terra prima di essere scoppiata.

STRADE

Lo sviluppo della rete stradale dell'Urbe dal 1922 al 1934.

La superficie stradale dell'Urbe che al 31 dicembre del 1922 era di 6.528.000 metri quadrati, era al 31 dicembre 1933 di 9.926.600 metri quadrati. Tenendo conto delle costruzioni che erano in corso nell'anno, si può ritenere che al 31 dicembre del 1934 la superficie stessa superasse sensibilmente i 10 milioni di metri quadrati.

Le cifre si riferiscono alle strade inquadrate entro i limiti del piano regolatore e non comprendono cioè nè la via del Mare nè il quartiere del Lido e nè altri punti urbani isolati i quali rappresentano un complesso di superficie stradale per circa un altro milione di m. quadrati.

Nel dodicennio la superficie stradale dell'Urbe ha avuto un aumento notevolmente superiore al 50 %.

Il nuovo ponte sull'Adige a Marlengo.

Nella immediata prossimità di Merano è scomparsa una passerella di legname che univa la città e la sua stazione ferroviaria di Maia Bassa ai territori ed abitati di Marlengo, Cermes e Lana. La indecorosa costruzione è stata ora sostituita da un nuovo ponte di calcestruzzo, a triplice arcata, rivestito in pietra da taglio di porfido. L'ubicazione e la giacitura del nuovo manufatto è obliqua rispetto alla normale sull'asse del pilone dell'Adige; ciò che, benchè abbia dato dei vantaggi nei riguardi della sistemazione stradale futura, ne ha reso piuttosto difficoltosa ed ardita l'esecuzione perchè si tratta di un ponte ad arcate articolate con cerniere. La lunghezza totale del manufatto è di circa 80 metri; la larghezza totale libera di m. 10, di cui 7,50 assegnati alla carreggiata e 1,25 per ciascun lato ai due marciapiedi laterali. Le fondazioni dei piloni vennero spinte fino a circa 7 metri sotto la magra ordinaria e richiesero 5000 metri cubi di calcestruzzo; altri 4600 metri di calcestruzzo furono posti in opera per completare la parte fuori alveo del ponte propriamente detto, e per la costruzione dei muri di sostegno delle rampe di accesso, per la formazione delle quali occorsero circa 26.000 metri cubi di materiale di rinterro.

Il progetto per l'autostrada Venezia-Trieste.

Per il completamento della grande autostrada Pedemontana Torino-Trieste, ormai non mancano che i tronchi Brescia-Padova e Venezia-Trieste.

Per l'esecuzione di quest'ultimo tronco, che dei due è il più importante, fu costituita fino

dal 1928 una Società — le Autovie Venete — che ha ormai ultimato il progetto esecutivo dell'opera, dei cui particolari si ha ora notizia.

L'autostrada si inizia a nord di Monfalcone, attraverso i fiumi Isonzo e Torre, arriva a Strassoldo che sorpassa a nord; prosegue con andamento quasi rettilineo passando a nord di San Giorgio di Nogaro e di Latisana dove attraversa il fiume Tagliamento; passa a sud di Portogruaro e di San Stino di Livenza, sorpassa il Piave all'altezza di Noventa e arriva sulla strada Mestre-Treviso a circa un chilometro a nord di Mestre.

La lunghezza del tronco è di km. 109,266, mentre la strada attuale ha una lunghezza di km. 140, con 31 chilometri quindi di maggior percorso, e presenta numerosi e pericolosi attraversamenti di abitati.

Quest'opera costerà complessivamente 119 milioni di lire e impiegherà un gran numero di operai. Infatti il numero delle giornate lavorative, esclusa la mano d'opera per i trasporti e per i lavori accessori — limitata quindi alla sola costruzione dell'autostrada — è stato calcolato in circa un milione e 300.000. Vi troveranno quindi lavoro 2500 operai, per la durata di due anni.

I nuovi cippi chilometrici sulle strade statali.

La direzione generale dell'Azienda Autonoma della Strada sta provvedendo a rendere la chilometrazione delle strade, effettuata dall'Azienda per le proprie esigenze tecniche ed amministrative, utilizzabile senza possibilità di equivoci anche ai fini itinerari.

E' noto, infatti, che fino ad oggi la chilometrazione stradale non coincideva con un chiaro sistema itinerario, essendo la denominazione delle singole strade statali e l'indicazione dei loro estremi fissate per legge. Da ciò nascevano equivoci, perchè quanti percorrono le nostre strade non conoscono sempre quale sia il centro di origine di esse, come pure non sanno che l'Azienda si è trovata nella necessità di dover « neutralizzare » alcuni tronchi stradali per non tenerne conto due volte nel bilancio del patrimonio statale.

L'Azienda ha perciò intrapreso la sostituzione delle normali pietre chilometriche in corrispondenza ai miriametri con cippi di maggior dimensione, i quali recano sulle facce laterali l'indicazione della distanza reale: 1) dal più vicino abitato di qualche importanza; 2) dal più vicino capoluogo di provincia.

A mano a mano che la posa dei cippi procede, vengono controllate le distanze itinerarie, segnate sui cartelli indicatori, per metterle d'accordo con la chilometrazione ufficiale. Saranno così eliminate differenze e verrà allontanata ogni possibilità di equivoci.

La tassa di pedaggio e di pontatico.

Sono ormai rarissime le strade o i ponti per il cui uso sia richiesta una tassa di pedaggio: ma poichè appunto per la sua infrequente applicazione, questa tassa ingenera nell'automobilista sorpresa e desiderio di meglio conoscere le norme che la regolano, si ritiene opportuno richiamare le disposizioni di legge vigenti in materia.

Con la legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, N. 2248, allegato *F*, fu dichiarato che le strade nazionali sono costruite, adattate e conservate a spese dello Stato e che per il lavoro necessario « non devesi in modo « alcuno, sia direttamente che indirettamente, « recare speciale aggravio nè alle località attra- « versate nè a chi transita sulla strada. Sono « quindi soppressi i pedaggi tuttavia esistenti « a favore dello Stato e delle Provincie lungo « le strade nazionali, ad eccezione di quelli per « il varco dei fiumi o torrenti sopra chiatte o « ponti natanti ».

La stessa legge del 1865 disciplina all'articolo 38 i pedaggi sulle strade provinciali:

« L'istituzione dei pedaggi sui ponti e strade « spettanti alla Provincia, come la relativa ta- « riffa deliberata dai Consigli provinciali, do- « vranno essere approvate per decreto reale, « sentito il Consiglio di Stato, e dovrà esserne « fissata la durata al tempo presumibilmente « necessario per indennizzare l'amministra- « zione provinciale delle spese incontrate per « la costruzione di tali opere ».

Per quanto ci consta, l'unica strada provinciale su cui sia dovuto un pedaggio è quella del Passo di Costalunga, che va da Cardano (Bolzano) sulla strada statale N. 12 (Strada del Brennero) a Vigo di Fassa sulla strada sta-

PRODUZIONE LANCIA 1935

VEICOLI DA TURISMO

AUGUSTA

Berlina a 4 posti .. .. Lit. 19.500
Cabriolet .. .. » 24.250
Châssis .. .. » 16.250

ASTURA

Châssis normale o corto .. .. .. Lit. 38.000
Berlina a 4-6 posti .. .. » 47.000

ARTENA

Châssis normale o corto .. .. .. Lit. 24.500
Berlina a 4-6 posti .. .. » 33.000

DILAMBDA

Châssis normale .. .. Lit. 60.000
Châssis corto .. .. » 58.000

I possessori di vetture Artena, Astura e Dilambda possono circolare anche con una vettura Augusta senza pagarne la tassa di circolazione.

VEICOLI INDUSTRIALI

SECONDA SERIE
BREVETTO DI CONFORMITÀ

Châssis per autocarro con motore Ciclo Diesel Lancia Junkers - 2 tempi - 2 cilindri - 8 velocità - portata utile 5 tonn. - provvisto dei requisiti per ottenere l'esenzione della tassa di circolazione e premio di buona manutenzione di Lit. 2.000 annue per triennio .. .. Lit. 80.000

RO RO

Châssis per autocarro con motore Ciclo Diesel Lancia Junkers - 2 tempi - 3 cilindri - 96 HP. - 8 velocità - Portata utile 7,5 tonn. .. Lit. 96.000

tale N. 48 (Strada delle Dolomiti). Tariffa lire dieci.

E' una strada ben famosa per le vedute di orridi impressionanti e di grandissima importanza turistica; il suo pedaggio potrebbe anche essere tollerato, ma nel timore che l'esempio venga seguito da altre Provincie, è da augurarsi che esso presto scompaia, nell'interesse del turismo e per ragioni di prestigio nazionale di fronte specialmente ai numerosi stranieri che frequentano le regioni delle Dolomiti.

Per i pedaggi sulle strade comunali provvede l'articolo 40 della citata legge del 1865:

« Quando trattasi di apertura di nuove strade « o di opere di radicale sistemazione di strade « imperfette, e la spesa occorrente sia riconosciuta troppo grave per le condizioni econo- « miche dei Comuni, è fatta facoltà ai Consigli « comunali di istituire pedaggi, che mettano i « Comuni in grado di sostenerla.

« I pedaggi però non potranno che essere « temporanei e duraturi soltanto per quel pe- « riodo di tempo che sia sufficiente a compen- « sare i Comuni delle spese sostenute per l'opera, « a pro della quale essi pedaggi sono applicati.

« Compensate le spese di costruzione, il passaggio sarà libero, e i Comuni dovranno man- « tenere a proprie spese le strade ed i ponti.

« L'istituzione dei pedaggi e la loro durata, « come pure le relative tariffe non avranno « effetto senza l'approvazione della deputa- « zione provinciale ».

Nessuna disposizione di legge conosciamo nei riguardi dei pedaggi imposti sulle strade private; ma evidentemente sulle strade private domina il diritto di proprietà con tutte le sue forme di esplicazione, fra le quali trovasi anche la concessione ad altri dell'uso della cosa propria mediante un compenso in denaro.

Riteniamo, però, che anche l'apertura di strade private al pubblico, subordinata al pagamento di un pedaggio, debba essere approvata dalle autorità competenti.

Fra le strade private si devono annoverare le grandi autostrade:

Milano-Laghi; *Milano-Bergamo*; *Bergamo-Brescia*; *Torino-Milano*; *Padova-Mestre*; *Napoli-Pompei*; *Firenze-Viareggio*.

L'autostrada *Roma-Ostia*, la Via del Mare, costruita e mantenuta dallo Stato, non è soggetta ad alcun pedaggio.

In una posizione particolare si trova l'autostrada Milano-Laghi, che fu costruita ed esercita fino a pochi mesi fa da una società privata; è passata ora allo Stato ed è gestita dell'A.A.S.S. Per il suo uso è stato mantenuto il pedaggio, benchè ne siano state ridotte sensibilmente le tariffe.

Fra le strade private soggette a pedaggio meritano di essere ricordate alcune che rivestono uno speciale interesse turistico, come quella che va da Rocca di Papa (Roma) alla cima del Monte Cavo, sui Colli Albani; quella che permette agli automobilisti di ascendere il Vesuvio fino a breve distanza dal gran Cratere, e quella sull'Etna inaugurata recentemente da S. M. il Re.

Le vittime della strada in Inghilterra.

S. E. il Ministro degli Interni del Regno Unito ha avuto di recente occasione di denunciare alla Camera dei Comuni alcune cifre sensazionali a proposito di incidenti stradali e delle relative vittime.

Secondo tali dichiarazioni, in otto anni — dal 1926 al 1933 — si sono avuti in Inghilterra, ben 50.837 morti e 1.421.083 feriti (in modo più o meno grave) in conseguenza di scontri o incidenti automobilistici. Le disgrazie sono andate aumentando in modo sempre più imponente: 4886 morti, 133.888 feriti nel 1926; 7125 morti e 216.401 feriti nel 1933.

Per questo, la Commissione Municipale consultiva del Traffico di Londra (la città che detiene naturalmente il triste primato degli incidenti, in ragione dell'intenso movimento di autoveicoli) sta studiando severe misure intese a frenare le conseguenze derivanti dalla mancanza di una chiara e rigida legislazione in merito alla circolazione; mentre la National Safety First Association ha indetto da parte sua una campagna, che avrà la durata di sei mesi, per la prevenzione degli infortuni. A tale scopo hanno contribuito l'Automobile Association con 300.000 lire, e numerose altre associazioni con quote minori. Verrà distribuito a centinaia di migliaia di copie un opuscolo del « come avvengono e come si prevengono gli infortuni » con istruzioni a pedoni, motociclisti, ciclisti, automobilisti.

La campagna sarà poi intensificata attraverso i giornali e la radio e a mezzo della propaganda personale dei Soci dell'A. A., della British Cycle and Motocycles Manufacturers and Traders Union, del Cyclist Touring Club, ecc.

COMUNICATO
I prodotti della secolare Ditta
SGARAVATTI
SEMENTI
oltre che in
PADOVA
sono in vendita
per consegna diretta in
ROMA Cavour, 317
BOLOGNA d'Azeglio 42
TORINO M. Gioia, 9-11
FIRENZE Por S. M. 10
MILANO Brera, 14
e presso molti altri
depositari elencati nel
Catalogo N. 317
che si spedisce
gratis.
G. Schiavon

PILLOLE
DI
SANTA FOSCA
O DEL
PIOVANA
DUE SECOLI DI CRESCENTE SUCCESSO
PRESERVANO DA MALATTIE
Esercitano una benefica azione allo stomaco, stimolano le funzioni del fegato, curano la stitichezza e le sue dannose conseguenze.
Inscritte nella Farmacopea Ufficiale Italiana
Scatola di 50 pillole Lire 3,30 (ovunque)
FARMACIA PONCI VENEZIA

Abbonamento per il 1935: L. 18,50 (Estero L. 36,50).

ASSOCIAZIONE AL T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) *più L. 2 di tassa d'ammissione; Soci Vitalizi:* L. 200,20 (Estero L. 300,20); *Soci Vitalizi e Fondatori della Sede:* L. 300,20 (Estero L. 400,20).

Per i versamenti nel Regno: Conto corrente postale N. 3/98 Milano.

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

ORGANO UFFICIALE DELL'
ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

TURISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI - PROPAGANDA
ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILUPPO INDUSTRIE TURISTICHE

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente al Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10
Anno XLI - N. 3 Marzo 1935 (A. XIII)

GIOVANNI BOGNETTI

« Ad ognuno il destino fissa il numero degli anni e non in proporzione dei meriti ». Così scriveva Giovanni Bognetti non sono molti mesi a persona che era stata colpita negli affetti più cari.

Quelle parole dolenti ma rassegnate egli avrebbe potuto scrivere anche di sè, perchè con lui il destino è stato ben crudele. Che se i 66 anni raggiunti rappresentano una rispettabile età, le sue energie intellettuali erano però sempre freschissime e i meriti ben grandi. Ma un male implacabile lo insidiava da tempo e la sua forte fibra, dopo una lotta ostinata ha dovuto soccombere.

L'ultima manifestazione ufficiale a cui partecipò avvenne nel settembre del 1933. Si tenevano in quei giorni a Roma le assise dell'*Alliance Internationale de Tourisme*.

Il Touring, nella sua qualità di uno dei fondatori di quel potente organismo che raggruppa una cinquantina di Associazioni con un complesso di più di 8 milioni di Soci, aveva, insieme con l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, il còmpito di fare gli onori di casa. Il nostro Presidente non poteva mancare e non mancò, per quanto già molto sofferente.

Fu in piedi sempre e tenne il suo posto con autorità e dignità, da buon combattente che non abbandona il campo.

E partecipò all'udienza concessa dal Capo del Governo; giornata indimenticabile per chi ebbe la fortuna di assistervi. Vi erano rappresentate le Associazioni turistiche di almeno 30 Nazioni, nelle persone dei loro Capi più eminenti.

Già Roma li aveva affascinati: ma la loro curiosità si appuntava più che mai sul Primo Ministro. Mussolini, parlando loro in un francese perfetto, li dominò e li trascinò. Dopo un quarto d'ora quegli uomini, governati in forme tanto diverse, scattavano elettrizzati nel saluto romano. Noi del Touring eravamo felici, anche perchè Mussolini nel suo discorso, al disopra degli interessi materiali connessi al turismo, aveva esaltato quelli morali: la conoscenza reciproca e la comprensione, che sono fonti di benefici incommensurabili. Era l'approvazione più autorevole dell'indirizzo, del suggello da noi dati all'attività turistica.

IL NONNO, E UNA GUIDA NON AUTORIZZATA. (PISA, 1933).

Finito il discorso, il nostro Presidente si stacca dal gruppo e si avvicina al Capo: Mussolini gli si rivolge con un sorriso largo, generoso e, con quell'accento di bontà che conoscono solo coloro che hanno avuto la fortuna di udirlo, gli chiede: « Come va, Bognetti? » — « Bene, Eccellenza » gli risponde franco, arrossendo nel volto pallido.

Due giorni dopo era a Milano, a letto, con febbre altissima; cominciava la seconda fase del suo Calvario: quella che, dopo vicende alterne e con lunghe sofferenze, fra ansie e speranze, doveva condurlo alla fine.

Tuttavia soltanto nelle ultime settimane egli fu veramente vinto dal male: fino ad allora ebbe lunghi periodi in cui gli fu consentito di interessarsi dell'Associazione, di tenere corrispondenza, adunanze, giacchè il Touring rappresentava la somma delle sue cure e ad esso volle dedicare, fin che Gli fu possibile, i tesori della Sua mente e del Suo cuore.

Al Touring, al quale era inscritto come socio da moltissimi anni, venne in qualità di Consigliere nel 1918; nel 1919 fu nominato Vice Presidente. La Sua preparazione e la Sua attività nel campo della cultura erano altamente apprezzate. Laureatosi in lettere nel 1891, presso la R. Accademia Scientifico-Letteraria di Milano, e fin da allora direttore di un proprio Istituto Scolastico, era divenuto condirettore — dal 1899 — dell'Istituto Bognetti-Boselli e Liceo Libero A. Manzoni in unione col compianto prof. Fr. Grassi, e nello stesso Liceo era insegnante di Storia; era inoltre Socio corrispondente della R. Deputazione di Storia Patria per le Antiche Provincie e la Lombardia; Socio corrispondente del R. Istituto Lombardo di Scienze e Lettere; Consigliere (poi vice Presidente) della Società Storica Lombarda dal 1914; Membro del Collegio di Consulenti di Scienza e d'Arte del Comune di Milano.

Alla scuola aveva cominciato a dedicarsi già mentre studiava. La scuola elementare ed anche il ginnasio inferiore (che esistette per qualche tempo nella scuola paterna) non comportavano certamente grandi problemi culturali: e, allora, la pedagogia era ancora empiricamente spicciola e, per così dire, di intuizione. Ma, in compenso, la Direzione della Scuola lo veniva addestrando nella conoscenza degli uomini.

Quella che si diceva la « mentalità delle famiglie e degli allievi » (dalla cui fiducia dipendeva, in un certo senso, la possibilità di essere di una Scuola privata), era un problema che si sfaccettava in mille aspetti diversi, a seconda del ceto, dei caratteri, delle educazioni. L'Educatore aveva, per esperienza e per convinzione, un metodo, dei principii, da cui non pote-

IL PRESIDENTE TRA UN GRUPPO DI GITANTI DELL'ESCURSIONE NAZIONALE DEL T. C. I. SULLE DUE RIVE DELL'ADRIATICO (MAGGIO 1928), DI PASSAGGIO DA RIMINI.

va derogare. Ma il piegare gli altri al consenso, il conquistarli, il tenerli anche di fronte a passeggeri insuccessi, a dubbi, l'essere cortese e fermo ad un tempo, comportavano una intuizione psicologica e una coerenza di stile che, in capo ad una esperienza di quasi quarant' anni di Direzione, finirono per essere, forse, il tratto saliente — nei rapporti sociali — del carattere di Giovanni Bognetti.

La fusione con l'antico « Boselli », cui già si era unito un « Liceo », la condirezione e quotidiana collaborazione con un matematico quale il Grassi (studioso allora, fra i primi, di elettrotecnica e animo sotto ogni riguardo elevatissimo), il contatto, la guida di giovani che venivano portati fino alla soglia della piena vita sociale, la necessità di coordinare l'attività di insegnanti che erano spesso studiosi distintissimi, contribuirono, sotto varii aspetti, a completare quella preparazione che Egli doveva poi dimostrare nel nostro Ente.

E quanta ricca esperienza umana! Antichi allievi che gli scrivevano dalla guerra, Madri che venivano a confidarsi e a piangere con Lui... E un senso sempre più vero che quella dell'Educatore fosse una missione di grande ripercussione storica; che i giovani avessero problemi nuovi; che avrebbero superato il vecchio e meritassero simpatia e fiducia.

Venne dalla sua esperienza di Direttore, di collega, di insegnante, di organizzatore, sempre più radicato, in Lui, il prestigio, anzi la necessità, di tre principii: autorità, ordine, disciplina. In Lui non furono questi il frutto di un adattamento o di una conversione: furono una conquista spirituale o, forse, una eredità che si era fatta maggiore con gli anni, e si era liberata dai dubbi e dalle incertezze.

Non dunque per versatilità superficiale e ambiziosa Egli era stato chiamato ad altri campi. Invece, in ogni Ente, in ogni iniziativa, Egli aveva cominciato, se si vuole, con funzioni secondarie, e sempre poi, per una sua specifica competenza, richiesto, desiderato.

Alla Società Storica Lombarda entrò nel 1900 come socio; nel 1903 divenne Vice Segretario-Economo, funzione che non gli potevano contendere gli storici di professione. E rimase tale fino al 1914 quando, resosi vacante un posto di Consigliere, e discutendosi altri nomi fra i cinque Consiglieri superstiti (Segretario era il Motta, storico ticinese) uno di essi interruppe: « Ma abbiamo il nostro prof. Bognetti... ». Il Consigliere proponente era Monsignor Ratti, Prefetto dell'Ambrosiana. Gli altri assentirono e l'Assemblea approvò. Il Papa della Conciliazione (che allora molti sti-

GIOVANNI BOGNETTI IN VISITA AI COMBATTENTI DEL GRAPPA PER LA DISTRIBUZIONE DEI DONI AI SOLDATI.

mavano un puro erudito) aveva intuito come, in una Società culturale, anche fra chi doveva deliberare era prezioso quell'elemento di larga esperienza pratica.

I suoi studi erano soprattutto di carattere storico, ma la sua mente agile e versatile gli aveva consentito nella giovinezza di redigere anche critiche teatrali nel giornale « La Perseveranza », così come aveva pubblicato uno studio sul Teatro Morale nella « Rassegna Nazionale »; e aveva ideata e diretta una pubblicazione sulle Biblioteche Milanesi.

A Milano e fuori si era affermato potentemente non soltanto per questo e altri titoli, ma anche perchè fu Presidente apprezzatissimo del Circolo Filologico dal 1904 al 1913, Istituzione che contava allora un migliaio di Soci, di cui molti seguivano appassionatamente le direttive e le sorti amministrative del Sodalizio. Fu in seguito alla caduta dell'Amministrazione Giacosa (il cui Capo, cavalleresco anche nella vita, avrebbe voluto ammettervi le donne) che un gruppo di Soci — probabilmente più benpensanti che letterati — si rivolse a Lui perchè stendesse un ordine del giorno e un programma. Fu sobrio di parole e sensato. Da quel giorno la sua Missione a favore del Filologico era segnata. Fu consigliere e poi Presidente a 35 anni, in un posto dove di solito stavano uomini di età e di prestigio letterario e accademico. Gli è che si imponeva allora un problema squisitamente amministrativo: la rinnovazione della Sede, anzi, addirittura la fondazione di una sede propria, impresa che importava un impegno e una responsabilità non indifferenti. Con lavoro d'anni (tutte le sue sere, tutti i momenti che sarebbero stati dedicati al riposo) lo risolse — con la collaborazione di ottimi elementi — in modo tanto soddisfacente che i soci, unanimi, fecero coniare una grande medaglia d'oro, che gli fu presentata all'inaugurazione. Ad essa il Governo mandò un Ministro, S. E. Luigi Rava, legato poi da tanta cordiale amicizia con lo Scomparso, dimostratasi in modo particolarmente sentito allorchè Egli divenne Vicepresidente dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, sotto la presidenza dello stesso Sen. Rava. Nel decennio di Presidenza, il Bognetti seppe, di pari passo, sviluppare le direttive culturali del Circolo, facendosi iniziatore di nuove e durature attività. La sua devozione a tutte le buone cause, l'animo generoso dovevano più tardi renderlo amico sincero e collaboratore prezioso del Rotary al quale diede un contributo cospicuo rife-

rendo sui temi più diversi, partecipando ai Congressi, portando nel Consiglio di quel Direttorio la Sua saggezza e il Suo spirito equilibrato ed umano, presiedendo spesso quelle riunioni (fu Presidente del Rotary di Milano pel 1933-34) con altissima dignità di forma, con tatto mirabile, con una intuizione delicata che gli permetteva di interpretare nelle occasioni più varie i sentimenti più profondi di quelle Assemblee.

E in quell'Istituzione che adunava ogni settimana un numero sempre più cospicuo di personalità cittadine, Egli poteva vedere quasi la sintesi delle conoscenze, delle simpatie, anche dell'ammirazione che si era guadagnate presso i milanesi per la Sua lunga attività in tanti svariati campi.

GIOVANNI BOGNETTI E LA SIGNORINA ERNESTINA BERTARELLI IN VISITA AI COMBATTENTI IN ZONA DI OPERAZIONI.

●

Quando il Bognetti venne al Touring, Bertarelli era nel fiore della Sua attività e comprese subito quale contributo il suo collega avrebbe potuto dare all'Associazione. La loro amicizia fu salda e aveva espressioni commoventi. A mano a mano che le opere del Touring venivano in luce, il Bertarelli si affrettava a presentarle al Collega e all'Amico con dediche affettuosissime.

Inviandogli un volume nel 1925, lo offriva con queste parole « All'amico carissimo prof. Bognetti, *dottore in lettere e ragioniere,* con animo profondamente grato per la sua preziosa collaborazione in ogni cosa grande e piccola del Sodalizio, l'aff.mo L. V. Bertarelli ».

Certo l'aver il Bertarelli scoperto che l'eminente Suo collega, conosciuto soprattutto quale un educatore e un uomo di cultura, era anche ragioniere (aveva preso il diploma mentre studiava all'Accademia Scientifico-Letteraria) deve essergli stata fonte di compiacenza vivissima: giacchè a Lui, grande idealista ma in pari tempo spirito eminentemente pratico, piacevano particolarmente gli uomini solidi dell'amministrazione. E quanto preziosa fu poi, scomparso Bertarelli, la Sua esperienza amministrativa!

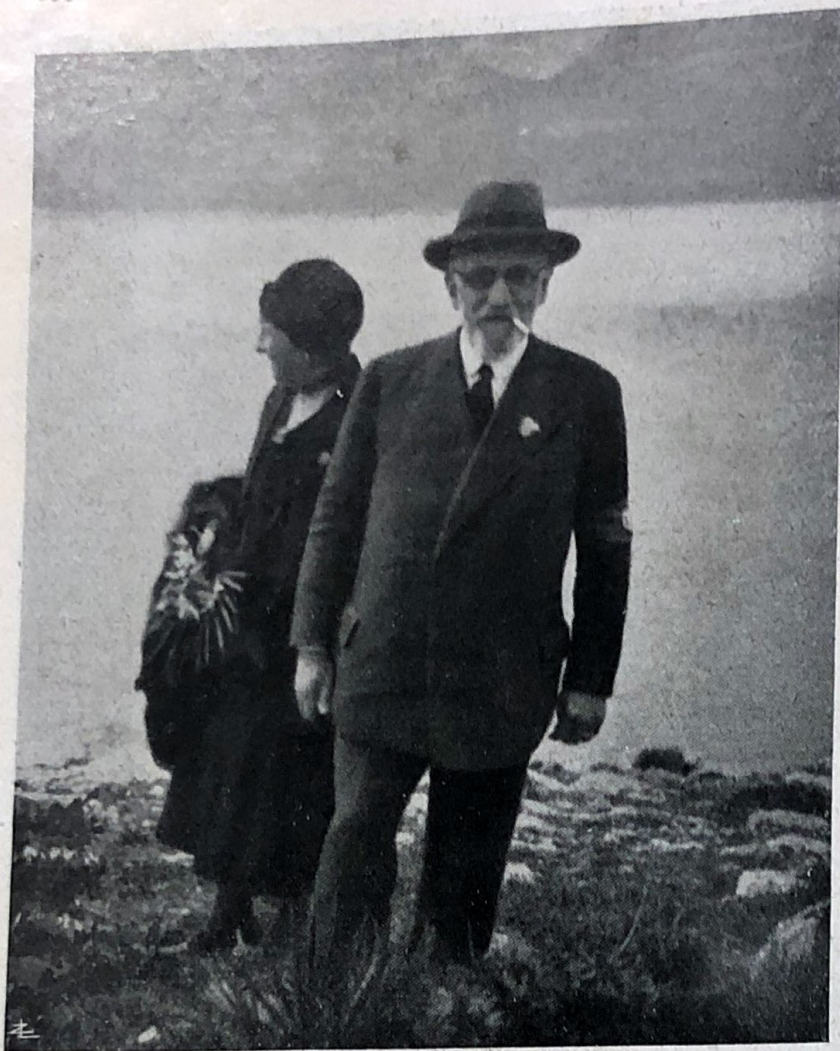
L'eredità della successione gli cadde sulle spalle, si può dire, di colpo. Il 19 gennaio 1926 scompariva improvvisamente Luigi Vittorio Bertarelli. La fulmineità del doloroso evento colse tutti alla sprovvista; il problema della successione si presentò in tutta la sua gravità! Chi poteva avere il coraggio, vorremmo dire la presunzione, di succedere a una persona che si era affermata così potentemente, che aveva lasciato un'impronta così personale e così profonda nell'Associazione, che aveva qualità intellettuali e organizzative, tanto caratteristiche?

Bognetti era l'uomo naturalmente designato: all'alto posto lo raccomandavano la solida e vasta cultura e l'aver egli diretto la sua attività alla Scuola, per l'elevazione della gioventù, e alle Istituzioni culturali e patriottiche, per contribuire a rendere sempre più saldo e stimato il nome d'Italia.

Ma Egli fece di tutto per indurre i Colleghi a rivolgere verso altri la scelta. Non perchè intendesse sottrarsi agli oneri della carica, ma perchè gli pareva che a capo del Touring, divenuto ormai grande, meglio si addicesse persona più autorevole e più di Lui addentro nella vita del Paese.

IL PRESIDENTE CON UN GRUPPO DI SOCI DOPO LA VISITA ALLE GROTTE DI PERTOSA (SALERNO).

IL PRESIDENTE, IN MEZZO AD UN GRUPPO DI TECNICI (TRA I QUALI — IL PRIMO A SINISTRA — S. E. L'ING. PIO CALLETTI, PRESIDENTE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI E DIRETTORE GENERALE DELL'A. A. S. S.), IN VISITA ALL'ISTITUTO SPERIMENTALE STRADALE DEL TOURING CLUB ITALIANO E DEL R. A. C. I.

168

IL PRESIDENTE E LA SUA CONSORTE A PORTO CONTE (SARDEGNA) NELLA PASQUA DEL 1930.

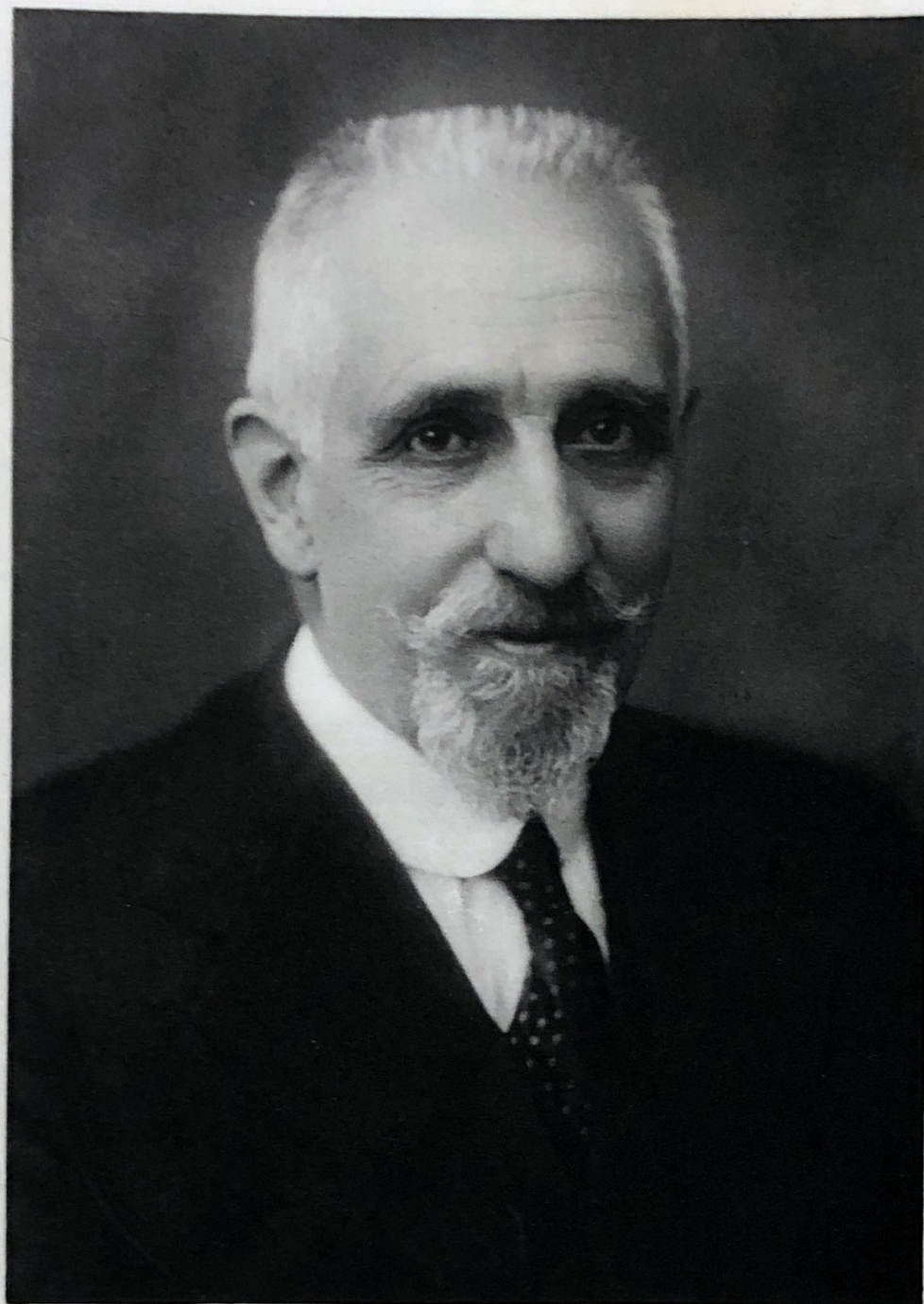
Ma, una volta accettato l'incarico, dimostrò coi fatti in quale degna maniera intendesse di assolverlo. Dopo pochi mesi, senza che ne fosse trapelato prima il più piccolo accenno, annunciò con grande semplicità ai Colleghi che aveva abbandonato i suoi impegni con l'Istituto Educativo Bognetti-Boselli.

Chi non conosceva a Milano il « Bognetti »? Era l'Istituto apprezzatissimo nel quale avevano forgiato la mente e formato il carattere intere generazioni. Pietro Bonfante, l'illustre romanista, lo definì nella prefazione alle opere di Guglielmo Castelli, *scuola esemplare*. E, come già accennammo, aveva inoltre invidiabili origini: lo aveva fondato un avo del Bognetti nel 1820; ad esso si era poi unito l'Istituto Boselli, sorto nel 1824 per opera di Antonio Boselli, uno dei Caduti nelle Cinque Giornate.

Giovanni Bognetti, raccogliendo un'eredità tanto cospicua, aveva fatto del suo Istituto, a partire dal 1893, un campo fecondo di attività che si poteva valutare con l'altissimo apprezzamento in cui questo era tenuto e con la generale estimazione della Persona che ne era a capo. Egli era dunque soprattutto un educatore, ma un educatore che nell'alta missione aveva rivelate qualità rare. Ovunque erano suoi scolari devoti e riconoscenti. Anche Sandro Mussolini fu uno dei suoi, e ben lo ricordava il Padre straziato, quando gli dedicava « nel nome e nel ricordo di Sandrino » un esemplare di quelle memorie che rappresentano le pagine più commoventi uscite da un cuore traboccante di affetto e di dolore. Si può comprendere quindi se Egli dovette fare violenza al suo sentimento prima di accettare la carica di Presidente del Touring. Ma Egli aveva sentito che, attraverso il Sodalizio, gli si offriva un campo ancora più vasto per continuare la sua missione di bene; fece serenamente il sacrificio e scelse la nuova strada, nella quale in breve tempo l'Uomo modesto e schivo di ogni esteriorità si impose. La grande cultura, l'intelligenza chiara e aperta a tutti i problemi moderni, il tatto, la signorilità dei modi, la dolcezza gli erano caratteristici.

« Tutti noi, ricevendo la grave e onorevole eredità del Consiglio Johnson-Bertarelli eravamo ben disposti a rappresentare la modesta parte dell'ombra che dona risalto alla luce, sempre e però a patto che la luce, la luce del Touring, continuasse a brillare come per il passato ». In queste sue parole rivolte ai Colleghi, quando stava per compiersi il quinquennio dalla dipartita di L. V. Bertarelli, sono racchiusi il suo spirito e il suo atteggiamento: modesto fino all'umiltà, ma fiero e forte quando si trattava di difendere il nome e la dignità del Sodalizio.

●

Lungo sarebbe elencare tutte le opere che sono state completate, o si sono sviluppate, durante la Sua presidenza. Accenneremo soltanto a qualcuna, soprattutto per mettere bene in evidenza il carattere dell'Uomo.

Fot. G. B. Ganzini

GIOVANNI BOGNETTI

PRESIDENTE DEL TOURING CLUB ITALIANO

GIOVANNI BOGNETTI

NATO IN MILANO L'8 DICEMBRE 1868
MEMBRO DEL CONSIGLIO DEL T. C. I. DAL 1918
VICE PRESIDENTE DAL 1919
PRESIDENTE DAL 1926
MORTO IN MILANO IL 9 GENNAIO 1935

GRAND'UFFICIALE DELL'ORDINE COLONIALE DELLA STELLA D'ITALIA
COMMENDATORE DELL'ORDINE DEI SS. MAURIZIO E LAZZARO
COMMENDATORE DELL'ORDINE DELLA CORONA D'ITALIA
GRAND'UFFICIALE DELL'ORDINE DI LEOPOLDO II DEL BELGIO
INSIGNITO DELLA MEDAGLIA D'ORO DEI BENEMERITI
DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE
MEMBRO DEL COMITATO NAZIONALE PER LA GEOGRAFIA
MEMBRO DEL CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE
MEMBRO DEL CONSIGLIO CENTRALE DEL TURISMO
VICE PRESIDENTE DELL'ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME

Innanzi tutto egli fu il direttore di questa Rivista. « Le Vie d'Italia » gli erano state affidate fin dal 1919 ed egli sentiva per questo periodico una predilezione ben giustificata dalle tradizioni, dall'enorme diffusione, dal cômpito culturale che gli è affidato. Non era il Bognetti un Direttore pro forma, ma un dirigente assiduo e tenace: vedeva tutto, corrispondeva con molti dei collaboratori, giudicava, integrava o modificava con infinito garbo gli articoli, in modo che erano poi gli autori stessi a ringraziarlo; arrivava fino alla revisione del foglio di macchina. Minuzie? Sì, ma che denotano la maniera scrupolosissima con la quale egli assolveva un incarico. Un uomo che avrebbe potuto avere numerose cariche, anche lucrose, vi rinunciava per una missione non soltanto assolutamente e costantemente gratuita, ma che con qualche frequenza gli era fonte di esborsi personali.

Poi « Le Vie d'Italia e del Mondo ». Esistevano già « Le Vie d'Italia e dell'America Latina », ma una trasformazione profonda ormai si imponeva. Bognetti la volle tenacemente e oggi il nostro Paese ha a disposizione una rivista di volgarizzazione geografica che ci è invidiata anche all'estero.

Il periodo della presidenza Bognetti, del resto, si può definire come quello in cui l'Associazione assunse un aspetto ancor più spiccatamente culturale. Guai a chi non sa evolversi! Il Touring era stato il pioniere di tante manifestazioni di carattere pratico. Le prime Carovane, i primi Convegni capitanati da Johnson e da Bertarelli, avevano fatto epoca; talune Escursioni alpine radunanti migliaia di persone non sono ancora dimenticate: poi Campeggi, in un'epoca in cui questi erano quasi sconosciuti, e Crociere, ed Escursioni automobilistiche e così via. Ma il Touring fu sempre pago di svolgere innanzi tutto un'azione di avanguardia, e di limitare la propria attività o di ritirarsi, ben lieto quando il seme sparso aveva fruttificato.

I progressi della tecnica, lo svilupparsi di altre organizzazioni, poi il meraviglioso impulso dato dal Regime a tutte le manifestazioni giovanili, furono accolti sempre con gioia. Buon segno quando gli altri prendono qualche spunto dal nostro programma: dimostrazione evidente della sua bontà.

Specie il campo geografico, così connesso col turismo e con la conoscenza del Paese, si

GIOVANNI BOGNETTI (1933).

IL PRESIDENTE ALL'USCITA DALLA SALA DELLE ADUNANZE DEL CONGRESSO DELL'A. I. T., DA LUI PRESIEDUTO (SETTEMBRE 1933).

prestava a nuovi sviluppi. I Geografi italiani guardano al Touring con viva simpatia perchè gli riconoscono il merito di contribuire potentemente a formare quella media cultura geografica cui, purtroppo, anche per ragioni di ordinamento, non si può giungere che in parte attraverso la scuola. Ecco perchè rimarrà un vanto per il Touring e per il suo Presidente di aver condotto a termine l'*Atlante Internazionale* e di aver dato vita a quel volume *Gli Stati del Mondo* che mette a portata di tutti la conoscenza di importanti e interessanti fatti politico-economici.

La *Carta al 500.000* nacque sotto la Presidenza di Giovanni Bognetti; di quel periodo sono anche le *Carte delle Zone Turistiche* al 50.000, la *Guida ai Luoghi di soggiorno e di cura*, la *Guida ai Campi di Battaglia*, tanto apprezzata, l'impostazione della recente *Carta Automobilistica al 200.000*, l'edizione della Rivista *L'Alpe*, rivolta alla propaganda forestale e tante altre pubblicazioni. Ma quella che resta l'opera insigne che si può confrontare coi massimi lavori — quali la Carta d'Italia al 250.000 e la Guida d'Italia — è la Collezione *Attraverso l'Italia*.

Essa porta, anno per anno, nelle famiglie dei nostri 440.000 Soci, l'immagine di una parte del nostro Paese ravvivata da un testo e animata da commenti sobri ma ricchi di notizie e di informazioni alla portata di tutti, che però non a tutti sarebbe facile di ricercare.

I rapporti con le Associazioni amiche ebbero da Lui nuovo impulso: egli era veramente nato per le chiare e oneste amicizie. Da questa comprensione, dalla fiducia ispirata non soltanto dall'Istituzione ma anche dalla sua Persona nacquero alleanze senza dubbio utili per il Paese: anzitutto quella col Club Alpino Italiano per la *Guida dei Monti d'Italia*, quella col Reale Aero Club d'Italia per l'*Annuario dell'Aeronautica* e per la *Carta Aeronautica*, quella col Reale Automobile Club d'Italia in campi vari e soprattutto in quello riguardante la gestione dell'*Istituto Sperimentale Stradale*.

Fu attivissimo nei rapporti con l'estero, essendo profondamente conscio della delicatezza della missione di chi deve rappresentare l'Italia oltre confine e del dovere di contribuire al potenziamento continuo del nome e degli interessi del nostro Paese. In seno all'Alliance Internationale de Tourisme era Vice Presidente apprezzatissimo e non era certo secondo a nessuno nella dignità, nell'eleganza della forma e in quella distinzione che avvince gli animi. Ma a questo proposito lasciamo parlare lo stesso Presidente dell'Alliance Internationale de Tourisme, il dottor Henneberg, il quale, dopo aver deplorato la perdita del suo amico Bognetti, di cui le qualità essenziali erano la bontà, la dirittura, la lealtà, prosegue:

« Je m'associe de tout coeur au deuil qui frappe le Touring Club Italien dans ses affections les plus chères et les plus unanimes. Il

IL PRESIDENTE, TRA UN GRUPPO DI CONGRESSISTI DELL'ALLIANCE INTERNATIONALE DE TOURISME ALLA VILLA D'ESTE A TIVOLI (SETTEMBRE 1933).

perd en la personne de son Président aimé et respecté le plus actif des dirigeants de notre grande Association amie. Pendant de nombreuses années, Monsieur Bognetti a donné le meilleur de lui-même à la cause du tourisme qu'il défendait en diplomate avisé, avec acharnement et ténacité.

« En sa qualité de Vice-Président de l'A. I. T., il fût pendant de longues années le Conseiller écouté que l'on aimait entendre, de sa voix sympathique, plaider pour ou contre, avec une telle persuasion que tous les esprits en étaient conquis. Il tenait son auditoire sous le charme captivant de ses exposés vivants, clairs et précis, auxquels il savait donner la tournure qu'il convenait pour les rendre sympathiques à ses auditeurs ».

Partecipava pure attivamente al Conseil Central de Tourisme, ai Congressi Geografici Internazionali e Nazionali, ovunque insomma fosse un interesse del Paese o del Sodalizio da rappresentare o tutelare.

●

I Soci compresero che il Capo era ben degno e gli tributarono sempre maggiori espressioni di simpatia e di approvazione viva. Abbiamo assistito, anzi, a questo fatto caratteristico: alla fine del 1926 i Soci vitalizi erano 94.000; al 31 dicembre 1934 raggiunsero la cospicua cifra di 239.322. Eppure Bognetti aveva dovuto affrontare d'urgenza, dopo la scomparsa di Bertarelli, il problema dell'aumento della quota: da L. 10 a L. 15 quella annuale, da L. 150 a L. 200 quella vitalizia.

Piccole cose anche queste, in apparenza, ma che hanno la loro importanza quando si vogliono tener avvinte quasi in una famiglia più di 400.000 persone di condizione sociale e di cultura tanto diverse.

Infinite volte è stato chiesto al Touring il segreto dei suoi successi, o se avesse sussidi o finanziamenti palesi od occulti e come possa dare pubblicazioni di tanto valore quale corrispettivo di una quota così modesta. No, segreti non ve ne sono. Vi furono, sì, animi generosi — e fra questi spesso molti Consiglieri — che diedero anche materialmente elargizioni o i mezzi per affrontare talune imprese; ma di più valse l'opera personale dei Capi, disinteressata, generosa; la dirittura inflessibile nell'amministrare il denaro confidato dai Soci, l'esclusione di qualsiasi atteggiamento tendente a far prevalere interessi personali e, soprattutto, valsero la concordia, la solidarietà, l'assenza o la rinuncia ad ambizioni personali. In quarant'anni di esistenza, il Touring non ha mai avuto nel suo Consiglio dissidi, rivalità di persone, contrasti: neppure nei periodi in cui le divisioni e suddivisioni politiche erano tanto numerose. Non vi è mai stato posto al Touring per nessun atteggiamento che non fosse rivolto a servire esclusivamente l'Istituzione, la quale a sua volta non aveva che una sola preoccupazione e un solo programma: far conoscere e amare questa nostra terra, far muovere gli Italiani, avvicinarli fra loro perchè si comprendessero e si fondessero meglio, creare non soltanto la gioia del viaggio e del turismo attraverso il mezzo di trasporto, ma anche l'insegnamento che dal viaggio deriva.

Non è da stupire perciò se sotto la presidenza di un Uomo con virtù tanto preclare quale Giovanni Bognetti, la solidarietà — se è possibile — divenne ancora più grande. Tutti erano intorno a Lui devoti, riconoscenti, pronti a dare la loro opera e il loro appoggio. E questo dava al nostro Capo il senso della certezza sì che Egli poteva scrivere serenamente, in una Relazione ai Colleghi, che è del 1930, queste parole:

« Il futuro sarà migliore del presente: ma il presente ci è già una salda promessa che il Touring per virtù propria, per quell'attrazione che eserciterà sempre sugli uomini migliori, per la grande forza che gli viene dai moltiplicati consensi, per l'esperienza stessa che ha subìto in questa non lunga ma decisiva fase, non può declinare: mentre vegliano sulla sua integrità e si adoperano al suo progresso non le forze cospiranti di una città o di una regione, ma quelle di tutta l'Italia che continua e continuerà a considerarlo come una delle sue più attive, vitali, ono[revoli] Istituzioni ».

●

Si può comprendere come un uomo qua[le] il Bognetti — addestrato dalla Scuola a r[i]tenere essenziali i principii di autorità, d[i] gerarchia, di disciplina — abbia partecipa[to] alla vita del Fascismo per convinzione sincer[a] e con compiacenza intima, soddisfatto sem[pre] di operare con semplicità, giorno per gior[no], gettando con sapienza il buon seme, co[n]servando con amore una delle funzioni più caratteristiche del Touring: quella di costi[tuire] presso di sè come un grande invent[ario] delle opere del Regime, da far conoscer[e] in Italia e fuori, attraverso volumi, artico[li] di rivista, guide, carte, informazioni.

Egli nutriva per il Duce una devozione pro[fonda]; era suo desiderio che questi conoscess[e] quanto operava il Touring, ma era anche su[a] costante preoccupazione che non dovesse pos[sibilmente] perdere mai nemmeno un minu[to] per questioni che riguardassero il Soda[lizio].

Sua norma era quella di dare quanto più potesse nei limiti delle sue forze e in quell[e] dell' Istituzione; ma possibilmente di non chiedere mai.

L'8 di novembre del 1934, ricorrendo il quarantennio di vita del Sodalizio, il Consi[glio] si riunì purtroppo in sua assenza. Ma Egli stesso volle indirizzare ai Colleghi del Consiglio stesso una lettera che è ben degna di essere conosciuta.

« Lasciate che io mi senta fra voi mentre con semplice, austero rito vi apprestate a chiudere il quarto decennale del Touring e a prendere gli auspicii per quello che si inizia.

« Questi auspicii non possono non essere felici perchè il Touring, saldo nella sua compagine morale ed economica, gode le più larghe simpatie in tutte le classi sociali, dagli Augusti Principi della nostra gloriosa Dinastia, ai più modesti lavoratori dell'officina e del campo. E, fortuna inestimabile, gode quella del nostro Duce, che ripetutamente ne diede pubbliche e indubbie prove non solo con la spontanea iscrizione a Socio Vitalizio e con l'inclusione del Touring fra gli Enti che designano i Candidati alla Deputazione Politica: ma anche confortando l'opera nostra con benevolente simpatia.

« Non solo un auspicio ma una realtà vivente e operante è il Consiglio che regge il Touring, un Consiglio nel quale sono felicemente fuse le più antiche tradizionalistiche esperienze, a cui rendo con voi tributo di infinita gratitudine, e autorevolissimi uomini della nuova Italia, ricchi di benemerenze civili e politiche e su cui il Touring sa di poter contare come su fedeli e devoti amici.

« Nè poco alle nostre fortune potranno contribuire quei Funzionari del Touring che, scelti con rigorosa selezione, operano sotto la guida del loro Capo, il dottor Gerelli, di cui i Consiglieri e i Sindaci, pur essi tanto benemeriti, avranno potuto, particolarmente in questi ultimi tempi, apprezzare la dinamica attività, il fertile ingegno, l'illimitata devozione al Touring.

« Lasciate che io mi compiaccia insieme con voi di codesti ridenti miraggi che naturalmente inquadro nel vasto campo delle aspirazioni italiane, e lasciate che vi ringrazi di tutto quello che farete per tradurli in realtà.

« Viva l'Italia! Viva il Touring! ».

●

In questo documento è tutto intero Giovanni Bognetti. Vi è la sua devozione profonda alla Casa Savoia e al Duce amatissimo; vi è la riconoscenza e il ricordo dei Colleghi del Consiglio e dei Sindaci; nè sono dimenticati i Funzionari del Touring.

Di se stesso Egli non dice mai nulla, nè vuole che si dica nulla. Norme della sua vita furono « *humilitas et amor* »; questi due sentimenti hanno trovato una nobilissima, concisa espressione nell'epigrafe che egli ha dettata per se stesso:

« Chiuse la sua vita mortale sorridendo alle immortali speranze ».

IL CONSIGLIO DEL TOURING CLUB ITALIANO

LE ATTESTAZIONI DI CORDOGLIO

Arduo sarebbe il raccogliere su queste pagine i nomi di tutti coloro che vollero portare con gli scritti o con la presenza un tributo di sincero affetto alla memoria del compianto Presidente.

Dal primo Cittadino d'Italia al più umile fra i Soci del Touring, tutti vollero rispondere « presente » all'appello spirituale che nel nome di Giovanni Bognetti radunava la parte più eletta della Nazione.

S. M. il Re si degnò di farci pervenire, per il tramite di S. E. il Primo Aiutante di Campo Gen. Asinari di Bernezzo, l'espressione del Suo compianto col seguente telegramma:

«*La luttuosa notizia partecipata dalla S. V. On. è stata appresa con vivo rammarico da S. M. il Re che mi ha affidato l'incarico di rendermi interprete delle sue sentite condoglianze per la dolorosa perdita* ».

S. A. R. il Principe Ereditario volle pure dirci il Suo cordoglio così telegrafando:

« *Prendo viva parte al dolore dei Soci tutti del Touring per la perdita del suo amato Presidente prof. Giovanni Bognetti che ha legato il suo nome alla continua ascesa del benemerito Sodalizio* ».

S. E. il Cardinale Pacelli, Segretario di Stato della Santa Sede, così si rendeva interprete dei sentimenti del Sommo Pontefice:

« *Partecipe compianto dolore perdita prof. Giovanni Bognetti Sua Santità memore recente omaggio reso da Estinto nome Touring Club prega eterno riposo paternamente invia confortatrice benedizione* ».

Il Duce d'Italia, che onorò Giovanni Bognetti della sua alta benevolenza, partecipò al nostro lutto con queste parole del suo Segretario particolare: « *S. E. Capo Governo esprime vive condoglianze per morte illustre prof. Bognetti* ».

S. A. R. Adalberto di Savoia Duca di Bergamo, oltre all'inviare nobili parole di condoglianza, volle recarsi a visitare la salma, compiendo un gesto di altissimo significato morale.

S. E. il Cardinale Schuster, Arcivescovo di Milano porse ai Congiunti la parola del cristiano conforto.

Ebbero pure parole di cordoglio: S. E. Federzoni, Presidente del Senato; S. E. Costanzo Ciano, Presidente della Camera; S. E. il Segretario del Partito, On. Starace (che si è fatto rappresentare ai funerali da S. E. il Sen. Carlo Bonardi); le LL. EE. Solmi, Benni, Suvich, Galeazzo Ciano, De Francisci, Giuriati, Acerbo, Marescalchi, Manaresi; S. E. Marconi, Presidente dell'Accademia d'Italia e del Consiglio Nazionale delle Ricerche, e gli Accademici d'Italia Bianchi, Dainelli e Ojetti; S. E. il Sen. Giannini, anche per il Comitato Geografico Nazionale; S. E. D'Amelio, Presidente della Società Italiana per il Progresso delle Scienze; S. E. Zoli, Presidente della R. Società Geografica Italiana; S. E. Gentile, Direttore dell'Enciclopedia Italiana; S. E. Calletti, Direttore Generale dell'A. A. S. S. e Presid. del Cons. Sup. dei Lavori Pubblici; i Senatori Devoto, De Marchi, Di Mirafiore, Silvio Crespi, Taramelli, Gen. Vaccari M. d'O., Brusati, Gallenga; i Deputati Onorevoli Alfieri; Bonomi, Direttore Generale del Turismo; Borriello; Fassini; Giarratana; Giglioli; Lantini; Lunelli M. d'O.; Mezzi, anche per la Società Nazionale Dante Alighieri; Donzelli, Vice Presidente del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa di Milano; Ciarlantini, Presidente della Federazione Editori; Gorio, Presidente dell'Ente Nazionale Serico; Montù ed altre illustri personalità dell'Amministrazione Centrale dello Stato.

S. E. Fornaciari, Prefetto della Provincia di Milano; S. E. il Gen. Santini, Comandante del Corpo d'Armata di Milano; S. E. il Gen. Tedeschini-Lalli, Comandante della Zona Aerea; S. E. Preda, Primo Presidente della Corte d'Appello; S. E. Ranelletti, Procuratore Generale del Re in Milano; il Gen. Rossi, Comandante della Divisione Militare di Milano; il Gen. Carini, Comandante del I Raggruppamento CC. NN.; S. E. Visconti di Modrone, Podestà di Milano e i Vice-Podestà gr. uff. Radice-Fossati e nob. Pini; il gr. uff. Rino Parenti, Segretario Federale e il gr. uff. Ravasco, Segretario Federale Amministrativo; il gr. uff. Mataloni, Preside della Provincia; il gr. uff. Fracassi, Presidente del Tribunale; il prof. gr. uff. Livini, Rettore della R. Università di Milano; il prof. Del Vecchio, Rettore dell'Università Commerciale L. Bocconi di Milano; il Questore gr. uff. Laino e il Vice Questore comm. Feliciangeli, si unirono — con espressioni di cordoglio o onorando della loro presenza le esequie funebri — al nostro lutto.

Fra le Autorità, gli Enti Nazionali ed Esteri, le Organizzazioni Turistiche Italiane Internazionali e Straniere che pure parteciparono al nostro grande dolore è doveroso citare le LL. EE. i Generali Rolandi Ricci e Spiller, i Generali Bianchi d'Espinosa, Direttore dell'Istituto Geografico Militare, Grossi, Gambelli, Gariboldi e Giannoni Gatti, il prof. Toniolo, Segretario Generale del Comitato Nazionale della Geografia, l'Istituto Idrografico della R. Marina, numerose Soprintendenze regionali per l'Antichità e le Belle Arti e Direzioni di Musei, la Presidenza del Club Alpino Italiano, quella del R. Automobile Club d'Italia, del R. Aero Club d'Italia, del Rotary Club d'Italia, del Moto Club, la Direzione Generale dell'E.N.I.T., quella della C.I.T., il Presidente dell'Alliance Internationale de Tourisme, il quale delegò il signor Quinclet — Segretario Generale del Touring Club Suisse — a rappresentarlo ai funerali, il Conseil Central du Tourisme International, l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus, l'Union Internationale des Organes Officiels de Propaganda Touristique, l'Automobile Association di Londra, i Touring Clubs di Francia, d'Austria, del Belgio, di Jugoslavia, di Olanda, di Svizzera e per essi, anche personalmente, molti Presidenti che erano legati al prof. Bognetti da vincoli di affettuosa simpatia, il Deutsche Automobil Club, l' Ufficio Turistico delle Ferrovie Federali Svizzere, l' American Chamber of Commerce for Italy, numerosissimi Istituti bancari, industriali e commerciali, e infine un vero stuolo di Capi Consoli e Consoli del Sodalizio, di Soci, di amici e di ammiratori dell'Estinto, tutti raccolti intorno alla Salma compianta ad elevare un reverente pensiero alla indimenticabile memoria di Lui.

175

LA NUOVA PRESIDENZA DEL TOURING

Il Consiglio del Touring Club Italiano, riunitosi il 14 gennaio scorso, ha provveduto alla nomina del nuovo Presidente, resasi dolorosamente necessaria dopo la scomparsa del prof. Giovanni Bognetti.

I voti unanimi si sono concentrati nel designare all'alto ufficio il *Senatore Carlo Bonardi*. Come conseguenza di tale nomina l'*ing. Mario Bertarelli* è divenuto Vice Presidente anziano e quale secondo Vice Presidente è stato nominato l'*ing. Giuseppe Gorla*.

Il problema della successione fu con questo atto risolto, ma, purtroppo, esso era già stato preso in considerazione più di una volta dalla Direzione del Sodalizio. Ciò avvenne particolarmente nel settembre del 1934, allorchè il prof. Bognetti, dopo avere attraversata una crisi molto grave della sua malattia, indirizzò il giorno 29 di quel mese al Senatore Bonardi una lettera in cui tristemente constatava che « le sue illusioni e quelle dei gentili Colleghi del Consiglio del Touring, rinnovate tante volte e tante volte dimostratesi fallaci, purtroppo non avevano più ragione di sussistere ». Egli presentava perciò le dimissioni da Presidente giacchè, affermava, « il Touring non può rimanere più a lungo senza avere chi lo rappresenti con pienezza di autorità. Se i Colleghi vorranno darmi ancora la prova della loro benevolenza, mi conservino l'ufficio di Consigliere. Così, se un giorno le mie condizioni fisiche saranno migliorate, potrò in quella veste e con perfetta subordinazione dare ancora, entro i limiti delle mie forze, l'opera mia all'amatissima Istituzione ».

Come è facile comprendere, il Consiglio non volle assolutamente accettare tale dimissioni. Tuttavia dovette ammettere che non si poteva pretendere che il prof. Bognetti, anche dopo superata quella crisi dolorosa, continuasse a tenere la responsabilità dell'andamento dell'Associazione. Venne perciò deciso di applicare l'art. 22 dello Statuto, in base al quale « le facoltà tutte del Presidente s'intendono, in sua assenza, senz'altro devolute al Vice Presidente più anziano di nomina ».

Perciò già da mesi il Senatore Carlo Bonardi aveva di fatto la rappresentanza della Associazione e i rapporti stessi che egli aveva avuto col compianto prof. Bognetti costituivano una ben precisa designazione.

Il nuovo Presidente, *Senatore Carlo Bonardi*, è nato a Brescia nel 1877. Egli è figlio di quell'on. Massimo Bonardi che per 25 anni rappresentò Brescia alla Camera dei Deputati e fu Sottosegretario alla Giustizia e alla Pubblica Istruzione.

Carlo Bonardi allo scoppio della guerra si arruolò Volontario come Ufficiale di Fanteria e per tutta la durata del periodo bellico fu al posto di combattimento in zona d'operazioni e particolarmente nelle Giudicarie, in Val di Ledro e sugli Altipiani. Venne congedato col grado di Capitano di Complemento e recentemente è stato promosso Maggiore per meriti eccezionali: è decorato della Croce di Guerra al valore e di quella ordinaria.

Nelle combattute elezioni politiche del 1919 fu l'unico Deputato di parte costituzionale che venisse eletto nella Provincia di Brescia. Il suo nome uscì confermato dalle urne nelle elezioni del 1921 e del 1924 e la rielezione fu riconoscimento dell'opera cospicua svolta dal deputato bresciano come relatore di molti disegni di legge: basti citare fra essi i lavori per la formazione della prima Legge Aeronautica. Il Bonardi presiedette per molto tempo la Commissione Esercito e Marina e fu membro di molte altre Commissioni: fra esse quella per la riforma dei Codici. Quale stima egli riscuotesse fu provato dall'avergli il Duce, all'indomani della Marcia su Roma, affidato il Sottosegretariato alla Guerra: il Bonardi ebbe così l'onore di collaborare con devozione col Duca della Vittoria. Nominato Senatore del Regno nel 1929, egli continua, nella Camera Alta, la sua solerte opera legislativa: attualmente è Segretario della Presidenza.

Dal 1924 al 1932 fu Presidente della Cassa Nazionale Infortuni; nelle Istituzioni culturali e benefiche della sua città coprì, e copre tuttora, cariche di responsabilità. E' inoltre

Membro del Consiglio Centrale del Club Alpino Italiano e presiede da anni l'attivissima Sezione bresciana.

Ma tutti questi titoli, per quanto invidiabili e nobilissimi, non avrebbero determinata una designazione così rapida, spontanea e unanime alla Presidenza del Touring se al disopra di essi non fosse stato noto il vivo sentimento di devozione del Bonardi verso il Sodalizio, sentimento del quale egli aveva dato prove certe e inequivocabili da molto tempo, cioè anche prima che assumesse nel Touring cariche ufficiali. E si trattava di una devozione veramente di famiglia, perchè dimostrata anche dal Padre. Chi scorra, ad esempio, la Rivista Mensile del Touring del 1904 troverà un'ampia relazione di un Congresso del Touring a Brescia, svoltosi sotto la Presidenza di Massimo Bonardi il quale nel discorso di apertura affermava che « il nome, il braccio e la mente di ogni Socio del Touring devono tendere ad uno scopo alto, nobile, educativo: quello dell'unità e della grandezza della Patria, personificata in Roma, sua capitale ». E non fu un Congresso accademico, chè vi si trattarono problemi positivi, quali il miglioramento degli alberghi, il miglioramento delle strade, la riduzione della tassa sui velocipedi, e così via.

Più tardi Massimo Bonardi divenne Presidente di quel Comitato Nazionale Volontari Ciclisti e Automobilisti al quale il Touring ebbe a partecipare in così vasta misura.

La passione per il Touring era legata perciò anche da affetti di famiglia e il fratello, on. Italo Bonardi, cominciò pure a occuparsene oltre 30 anni or sono quando, abitando a Roma, i rapporti con la Capitale resero necessaria al Touring l'istituzione di una Delegazione Romana: di questa, Italo Bonardi fu l'animatore. Ecco perchè i due fratelli, Italo e Carlo Bonardi, furono sempre al corrente delle cose del Touring e ad esso si dedicarono sempre con grande passione.

In questi precedenti i Soci trovano la miglior garanzia che verrà continuata fermamente l'opera di Johnson, di Bertarelli e di Bognetti.

Il Senatore Carlo Bonardi copriva la carica di Presidente della Delegazione Romana del Touring nel 1926. Il 7 Novembre 1928 fu nominato Vice Presidente del Sodalizio.

Accanto al Senatore Carlo Bonardi stanno oggi collaboratori preziosi e fedeli, l'*ing. Mario Bertarelli* e l'*ing. Giuseppe Gorla*.

Il primo è, come sanno tutti i Soci, figlio di Luigi Vittorio Bertarelli. Questo spiega tutta la devozione e l'affetto che egli porta al Sodalizio, il cui nome e la cui opera penetrarono nella sua casa fin dagli anni della sua giovinezza, attraverso la parola e l'opera animatrice del Padre. Forte di queste tradizioni, agguerrito dalla sua capacità di avveduto industriale, venne nominato nel 1926 Consigliere del Sodalizio a perpetuare in mezzo a noi il nome venerato del Genitore, a proseguirne l'opera con una fervorosa attività sostanziata di suggestive memorie familiari. Poi nel febbraio dello scorso anno fu nominato Vice Presidente.

L'ing. Giuseppe Gorla, Primo Capitano degli Alpini, mutilato di guerra, decorato di Medaglia d'Argento al Valor Militare, è uno dei primi Squadristi del Fascismo del quale conseguì la tessera fin dal 23 marzo del 1919.

La vita pubblica lo chiamò ben presto a coprire posti di altissima responsabilità, quale quello di Vice Podestà di Milano a fianco di S. E. il Sen. De Capitani d'Arzago. Tecnico di valore, è solertissimo Consigliere Delegato di quell'Istituto per le Case Popolari che fronteggiò con assidue provvidenze le più gravi crisi della mancanza di alloggi e che adempie a una funzione sociale di primissimo ordine.

È Consigliere del Touring dal novembre 1930.

La nuova Presidenza del Touring ha avuto l'onore di essere ricevuta nei giorni 21 e 22 gennaio da S. M. il Re, dal Duce, da S. E. il Segretario del Partito. Confortata da così alti auspici e da così preziose approvazioni, sicura della solidarietà di tutti i Soci, essa si accinge a riprendere la strada segnata dai Predecessori, seguendo la quale, essa, sorretta dallo stesso amore che quelli animava, confida che, grazie all'esaltazione di ogni potenza che dà il sentimento di una grande responsabilità, il Touring potrà registrare sempre nuovi successi e nuove ascese, contribuendo modestamente ma tenacemente al bene e alla grandezza d'Italia.

(*fot. T. Zambelli, Cremona*)

NEVE IN TERRA E NEBBIA NELL'ARIA... (IL PO NEI PRESSI DI CREMONA).

SULLE RIVE DEL PO

Un riposo provvidenziale.

Neve in terra e nebbia nell'aria. Tra le Alpi e gli Appennini è una solitudine bianca che assorbe ed annienta, nella sua immensità sconsolata, forme e colori, energie e ambizioni; è una distesa fiabesca che respinge il brivido inebriante delle albe e l'indugio dorato dei tramonti, paga se nelle notti algide e silenziose possa offrirsi al raggio spettrale della luna. In alto un vagare di nubi su sfondi lattiginosi; in basso l'opaca nudità del fiume, non più salutato dalle intirizzite pioppaie, non più osservato dall'argine superbo che tra la golena e i campi dipana passivo le sue anse spettacolose.

La valle padana ha perduto il suo respiro fecondo; ed è in tanta sospensione di vita, in tanta decadenza di forza, di letizia, di brio che i sensi e i pensieri potrebbero lì per lì giustificare il diritto di sentirsi un tantino annoiati.

Come restituire alla nostra ammirazione la vasta pianura così ermeticamente chiusa nella sua desolazione? Naturalmente riflettendo che la vicenda delle stagioni ubbidisce ad un ritmo provvidenziale, e anticipando col pensiero la dovizia di cui queste campagne si renderanno capaci dopo il riposo invernale. Letargo? Vedremo a primavera di che cosa veramente si sia trattato, vedremo a quale giovinezza accennasse questa canizie, di quale giocondità si rendesse preparatrice questa taciturna musoneria.

Sulla terra scaldata dal sole, corsa dalle brezze alterne, orlata contro i tersi orizzonti dalle solenni masse alpine ed appenniniche, l'inno alla vita gagliarda e prolifica salirà im-

IL PO PRESSO BORETTO, ACCOMPAGNATO DAL CORTEGGIO DEI BOSCHI E SOLCATO DA NATANTI A VAPORE.

menso dai campi e dai boschi, dai villaggi, dalle strade, dai casolari. Le nubi, in alto, provvederanno all'inevitabile sete delle messi e dei maggesi; il fiume, in basso, si renderà memore delle mansioni a lui commesse da madre natura, della forza che gli deriva dal tributo di cento affluenti, dei privilegi che ne amplificano e moltiplicano la già potente individualità.

A primavera, il fiume abbeverato dai nevai alpini passerà sbrigativo e autoritario tra il corteggio dei boschi e la guida degli argini, passerà imperioso ad imprimere ovunque il suo ritmo. Quale poeta non trarrà allora dagli epici accenti del fiume il canto dell'impeto, della sfida, della gloria?

I torti del fiume regale.

Per lunga tradizione il Po è infatti un prestatore d'immagini robuste, un ispiratore di pensieri e di sentimenti vigorosi. Venga il poeta alle sue rive: ma non sia il Poverello d'Assisi elogiatore dell'acqua « humile et casta », non sia il Petrarca sognatore di correnti chiare e dolci, e neppure il Testi, che nel

> ruscelletto orgoglioso,
> ignobil figlio di non chiara fonte

trova quanto gli occorre per infliggere alla boria degli uomini la più severa delle paternali.

Sul Po che — secondo la favola antica — vide conclusa nel suo alveo la solare avventura di Fetonte, vuol farsi largo la fantasia del Tasso e di quanti poeti sottoscrivono con lui alle combattive attitudini del fiume, il quale « alzata la fronte di tauro »,

> con più corna Adria respinge, e pare
> che guerra porti, e non tributo al mare

Peccato che come tutte le nature esuberanti, anche il Po dia spesso nell'esagerazione, rendendosi responsabile di guai che fanno davvero torto alla sua fama di magnifico distributore di ricchezze.

Un padre a modo suo, il Po:

> padre
> di feconde pianure, ove nei cheti
> argini la natia possa governi;
> padre d'alte rovine allor che in ira
> terribilmente imperversando abbondi
> fuor degli ardui ripari, e fosco, immenso
> possieda i campi e sugli abissi imperi.

La baldanza è diventata barbarie, torbida produttrice di rovine. Se dal Rapisardi, autore di questi versi, passiamo al ben più grande Ariosto, la piena del « Re dei fiumi » sarà descritta nella sua realtà bruta, ne' suoi

... IL FIUME PASSA SOLENNE, CON LA FORZA CHE GLI DERIVA DAL TRIBUTO DI CENTO AFFLUENTI...

aspetti più miserandi. Sommersione di solchi e di biade, di uomini e di animali, di case e di stalle; un sovvertimento pauroso e strano che porta

i pesci a gli olmi su la cima
ove solean volar gli augelli in prima.

(*fot. Alessandri, Guastalla*)

IL MAESTOSO CORSO DEL PO PRESSO GUASTALLA - IL PONTE DI CHIATTE (DI RECENTE IMPIANTO) UNISCE QUESTO CENTRO A DOSOLO.

(fot. Moderna, Gualtieri)

PIANE, SOLENNI INFINITE, LE CAMPAGNE DEL PO INNEGGIANO ALLA FATICA DEL CONTADINO... (GUALTIERI, GUASTALLA).

C'è dunque un Po che compie i suoi trascorsi a costo di confondere i non pochi poeti che lo vorrebbero d'una maestà bensì regale ma giudiziosa e benefica. Ma oltre le strofe tornite e squillanti, ecco, materia anch'essa di poesia — e di quella grande se il poeta si chiami Virgilio — l'opera del contadino che, in onta alle collere del Po, ha saputo istoriare le contese campagne coi segni della bellezza, dell'abbondanza, della disciplina.

Bonifiche padane e versi ariosteschi.

Una dura vicenda costringeva l'uomo alla sua fatica e al suo coraggio quando, sulla pantanosa vallata liberamente scorsa dal Po e dai suoi tributari, prese a diboscare l'isola, ad arginare il dosso, a fecondare la landa; quando cioè sugli elementi fino allora signoreggiati dal capriccio delle acque cominciò a prodigare il suo genio disciplinatore.

Da qui, il grande duello: da una parte il Po, vendicativo e tremendo; dall'altra l'agricoltore che torna all'attacco con energia sempre più ostinata, che tramanda di padre in figlio la redentrice consegna e ci dice con la crescente somma delle sue opere e delle sue vittorie dove siano da cercare gli elementi d'una storia padana ricca di anima, di fede, d'insuperato zelo umano.

Non che la storia dai nomi e dagli episodi epici scarseggi, sui domini del Po, di memorabili consacrazioni; ma il diversivo casuale o fatale recato dalla spada non intacca la norma a cui si vota, instancabile, la vanga. Così il pensiero che aderisce alla verde blandizie del paesaggio e ne intende gl'impulsi sereni, i gridi gioiosi, gli adattamenti fraterni, non trova certo nè modo nè tempo per mettersi sulle tracce di Mario o di Annibale, di Attila o di Napoleone.

Piane, solenni, infinite, le campagne del Po inneggiano alla fatica del contadino che risanando la terra prepara le condizioni per ogni più propizio sviluppo. Non basta, per la sua catalogazione fra le opere utili e grandi, pensare all'opulenza vegetale in cui pur si esprimono i suoi più immediati trionfi. Dove essa si renda risanatrice e fecondatrice di ambienti, dove allo stagno sostituisca un cam-

IL CANALE DERIVATORE CHE PARTE DAGLI IMPIANTI DI PRESA DI BORETTO PER IRRIGARE LA VASTA PLAGA COMPRESA TRA L'ENZA E IL SECCHIA.

po di redditizia attività, la vita multiforme e fluttuante accorrerà generosa di slanci e vogliosa d'esperimenti, s'inserirà con tutte le sue passioni, le sue ansie, le sue speranze. E tant'oltre andrà essa, con le conquiste del braccio e del pensiero, da sommergere o da rendere per lo meno favolosa l'immagine del carriolante antico.

Lo sa Dante, che nell'assumere a dignità di canto la città di Virgilio ne sottolinea le origini anfibie; e lo sanno gl'innumerevoli celebratori di Ferrara, sorta nell'alto medioevo « dove i Lingoni davan le reti al mare incerto ». Dal canneto ai fasti Estensi, dal canto della rana a quello di messer Ludovico: quanto basta perchè il poeta passi a Rinaldo l'espressione della sua alta meraviglia e condensi in pochi versi, dal tono suggestivamente profetico, l'inno alle provvidenze creatrici della bonifica. Come può essere — pensa Rinaldo — che

> debban così fiorir queste paludi
> di tutti i liberali e degni studi?
> E crescer abbia di sì piccol borgo
> ampia cittade e di sì gran bellezza?
> E ciò che intorno è tutto stagno e gorgo
> sien lieti e pieni campi di ricchezza?

Questi i miracoli della bonifica, che da azione istintivamente limitata alle necessità materiali dell'uomo si eleva — trasfigurata dal rigoglio molteplice e perenne delle sue stesse largizioni — alle più sorprendenti paternità spirituali, alle facoltà armoniose da cui procedono la bellezza, la dignità, la bontà della vita.

Dove i nomi non seguono i fatti.

Se il caso di Ferrara e di Mantova, gemme del Rinascimento, è in proposito così tipicamente dimostrativo, non va taciuto che i centri padani più o meno consapevoli di tanta onnipotenza si contano a decine.

In capo ai villaggi adagiati dove un tempo si dilatava, col giro dei pigri rami erratici, il corso inferiore del fiume, sempre gli stessi precedenti: sempre il bosco o il canneto coraggiosamente assaliti dall'agricoltore, sempre la vanga che scava e colma in vista d'un campo, d'un prato, d'un orto. Ferrara e Mantova sono dunque in buonissima compagnia; e chi, senza scomodare la Storia, voglia convincersene, passi all'elencazione dei Pole-

... I VILLAGGI ADAGIATI DOVE UN TEMPO SI DILATAVANO LE ACQUE PALUDOSE.... (foto Ars, Reggio E.)

sini e delle Moglie, dei Bagnoli e dei Bondeni, ovunque ubicati.

O vuole una guida anche più tipica e curiosa? Veda allora, nel Reggiano, come la marchionale *Lucciaria,* o Luzzara, si ricordi degli antichi suoi *lucci* assai più che del suo baldo Rodolfo Gonzaga e della stessa famosa battaglia che la vincola alle settecentesche guerre di successione; veda, presso l'industre Suzzara, come *Paludàno,* o Palidàno si renda estraneo, con le palustri nostalgie del nome, alla fiorita bellezza delle ville donategli nel Settecento dai Guerrieri - Gonzaga e dagli Strozzi; veda infine come la stessa Sabbioneta, creata tra Mantova e Cremona dal mecenatismo di Vespasiano Gonzaga, e non a torto chiamata — tant'è in essa la ricchezza artistica — la « piccola Atene », non sappia sottrarsi all'ascendente della nativa landa sabbiosa.

Quale valore documentario in questo anacronistico richiamo a malinconie e miserie che più non sono! Non è da laggiù che lo sguardo e il pensiero considerano nella loro più ardua espressione le battaglie combattute — e vinte — nel corso dei secoli?

Storia di vanghe e di aratri, che ha in sè le sue alte soddisfazioni; una storia che riposerebbe volentieri nell'anonimo, se nei suoi momenti più energici non uscisse in manifestazioni grandiose, in realizzazioni che baste-

... PAESINI MODESTI E LIETI CHE VIVONO SOTTO LA PROTEZIONE DELL'ARGINE ENORME E POSSENTE...

(*foto Ars, Reggio E.*)

.... DOVE LA GEOMETRIA DEI CANALI SI CONVERTE IN SERENA BELLEZZA DI PAESAGGIO....

rebbero da sole a documentare un'epoca.

Ed ecco perchè la bonifica segue, sulle rive del Po, la varia vicenda dei tempi: perchè dalle fortune etrusche e romane, rappresentate da argini, canali e strade, discende all'abbandono medioevale, in attesa che la pia fatica dei Benedettini ponga sulle melme padane le redentrici abbazie di San Benedetto, di Nonantola, di Pomposa, e un'azione altrettanto risoluta compiano — tra il Quattrocento e il Cinquecento — i vari Principi interessati alla plaga. Anche qui, grazie e disgrazie: pagine belle dove l'uomo aderisca, coi pensieri e i propositi, all'indole e agli scopi essenzialmente agricoli della valle; e pagine brutte dove regni, opaca, l'abulia, o dove il caso converta le piane ubertose in cruenti campi di battaglia.

... SEMPRE GLI STESSI PRECEDENTI: SEMPRE IL BOSCO O IL CANNETO O LA GOLENA CORAGGIOSAMENTE ASSALITI DALL'AGRICOLTORE; SEMPRE LA VANGA CHE SCAVA E COLMA, IN VISTA D'UN CAMPO, DUN PRATO, D'UN ORTO...

LA CHIESA ROMANICA DI SAN PIETRO PRESSO GUASTALLA, RICORDA ANCH'ESSA L'OPERA DI REDENZIONE DELLE CAMPAGNE VICINE.

Ma anche i condottieri maggiormente famosi si trovano sulle rive del Po in evidente angustia quando, a rialzarli nella considerazione dei valligiani, non si rinvenga nel libro della loro vita un certo attivo di benemerenze agrarie. È in queste il segreto delle più convinte e più affettuose consacrazioni; ed eccò, a dominio dei secoli, la fama della contessa Matilde, cui le spedizioni severissime contro Enrico IV non impediscono di fiancheggiare con donazioni cospicue la rinascita terriera coraggiosamente iniziata dai Benedettini; ecco il buon nome di Cornelio Bentivoglio, che depone la pur valorosa spada per effettuare tra l'Enza e il Cròstolo la più perfetta bonifica del Cinquecento; e quello ancora di Alfonso II d'Este, che dai meriti agrari testimoniati dalla Grande Bonificazione Ferrarese deriva la riabilitazione dei molti torti registrati al passivo della sua carriera ducale.

Cerchiamolo, lo spostato, non già a Ferrara ma a Guastalla, dove alta sulla piazza maggiore sta la bronzea statua di Ferrante Gonzaga. Possente figura creata per gli urti e i fragori guerreschi, par essa professarsi grata alla Corte che le ha dato bellezza e potenza, ingegno e audacia, nonchè la rara soddisfazione di ricevere da Leone Leoni, discepolo di Michelangelo, un atteggiamento superbo e un documento anche troppo idoneo a fronteggiare la possibile malevolenza dei detrattori. Non accenna alle sue alte capacità di vincere e stravincere, l'idra che negli spasimi della morte gli boccheggia ai piedi? Potesse parlare, questo che fu il primo duca di Guastalla e collaborò con tanto impegno — governatore a Milano e vicerè in Sicilia — alle fortune italiane ed europee di Carlo V! Purtroppo ci si deve accontentare dell'epigrafe doverosamente incisa nel breve basamento; la quale non

... IL BUON NOME DI CORNELIO BENTIVOGLIO, CHE DEPONE LA VALOROSA SPADA PER EFFETTUARE, TRA L'ENZA E IL CROSTOLO LA PIÙ PERFETTA BONIFICA DEL CINQUECENTO...

...LA PIA FATICA DEI BENEDETTINI HA POSTO SULLE MELME PADANE LE REDENTRICI ABBAZIE DI POMPOSA, DI NONANTOLA, DI S. BENEDETTO... (QUI SOPRA, L'ABBAZIA DI POMPOSA).

è poi detto che non registri più notizie che può. Quante cose! Dall'Italia alla Spagna e al Belgio, quanti meriti e titoli e quante brillanti avventure! Peccato che altrettanto felici non potessero in quei giorni dichiararsi i suoi guastallesi, visto che gli appelli per una pronta bonificazione, abbondantemente giustificata dalle disastrose sommersioni, non trovarono in Ferrante che un facile formulatore di promesse. Mettendo in non cale la bonifica tanto egregiamente progettata dal suo fattore camerale (ed è questo il progetto che servirà più tardi al bravo Bentivoglio), privava egli d'una superiore ragione di riuscita il suo evidente desi-

LA CHIESA ROMANICA DI PIEVE DI CORIANO STA A SEGNARE UNA VITTORIOSA BATTAGLIA DI ALTRI TEMPI CONTRO IL CANNETO E LE ACQUE.

MOGLIA DI GONZAGA E IL SUO CANALE IRRIGATORE.

derio di assicurarsi presso i posteri i titoli di un *genius loci*.

Tropo ingolfato era forse nella calamitosa politica del tempo? Non passiamogli per buona una giustificazione di questo genere, dal momento che nulla ci autorizza a considerare la guerra contro lo stagno e contro la malaria come un tranquillo esercizio di funzionari in pensione, ed è anzi dimostrato che la redenzione dei campi — sempre basilare per le sorti d'un popolo — esige nei promotori una vitalità, una fede, una comprensione singolari: esige nel clima sociale e politico il vibrare di feconde passioni, l'ansia delle prodighe esperienze.

Ce ne informino le dinamiche impazienze dell' Italia d' oggi su tutte le strade che portano ai suoi primati nel mondo, e ce ne dica, per quel che la riguarda, questa pingue porzione padana non più grigia, non più dimenticata, non più oppressa dall'ignoranza e dall'inganno.

Un problema basilare

Il gesuita Saverio Bettinelli poteva non avere tutti i torti quando, in un poemetto che si fa largo tra le bambolaggini tanto ca-

(*fot. Lunghini e Bianchini, Ferrara*)

IL CASTELLO DI FERRARA, CI RAMMEMORA I MERITI DI ALFONSO II D'ESTE AUTORE DI UNA VASTISSIMA BONIFICA.

(foto Ars, Reggio E.)

IL PALAZZO CINQUECENTESCO, IN GUALTIERI, DI CORNELIO BENTIVOGLIO, CREATO MARCHESE PER MERITO AGRARIO.

re agli arcadi pastori del Settecento, commiserava la condizione del colono padano costretto a « morir di fame e di sete » con tutto quel bendidio che gli forniva il podere.

Che cosa dunque occorreva per superare un contrasto tanto curioso? Darsi all'industria. « Venga l'industria: e l'Italia — garantisce il poeta, togliendo con bella disinvoltura la penna all'economista — andrà incontro alla sua rigenerazione materiale e spirituale ».

Senonchè, tra noi e il Bettinelli c'è di mezzo quella tal furia meccanica che ha spinto il mondo alle più demoniache esperienze, quella tal gara di superamenti industriali e commerciali che han tolto l'allegria e il sorriso all'umanità trafelata, risolvendosi in un infortunio dalle proporzioni enormi. Il prodotto s'è impadronito del produttore; ed è in tanto disguido materiale e spirituale, in tanta violazione d'interessi e d'ideali che la necessità di far macchina indietro s'impone.

Non più l'esodo dalla campagna alla città dove il rigurgito industriale ha messo tante fabbriche in quarantena e costretto al riposo un'infinità di braccia, ma la restituzione al villaggio nativo del contadino che se n'era partito improvvisandosi operaio.

Il fenomeno è di quelli che polarizzano su di sè le fondamentali premure d'un paese; di quelli che, avendo propizie la natura del suolo e la capacità degli uomini, si rendono preparatori d'un prosperoso avvenire. Donde la gran partita assunta dall'Italia fascista, che nei campi redenti e pacificati considera l'argomento della sua più vera rivoluzione. Che l'agricoltura — genitrice della potenza romana — ritorni, nell'Italia rurale, alle sue funzioni protagoniste; che il colono sia onorato, aiutato, restituito alla dignità che gli spetta. Questa l'essenza del gran programma, il quale non solo si distingue dai precedenti per l'ampiezza dei concetti, ma anche per l'immediatezza con la quale passa dalle parole ai fatti.

Quante, sulle basse emiliane e venete, cremonesi e mantovane, le prove di quest'Italia che risana, ripulisce, ringiovanisce?

L'immenso cantiere.

Quando fossimo così arditi da tentare una pur rapida rassegna, va da sè che dovremmo cominciare dalla bonifica; chè qui, dove i postumi dell'antica *padusa* sono sempre visibili, qui dove il fiume potè consumare, vinti gli argini, le sue più tremende devastazioni e

(ed. Traldi, Milano)
IL CASTELLO DI MANTOVA, RIEVOCA, PER LE BELLE BATTAGLIE DELLA VANGA E DELLA ZAPPA, IL MECENATISMO DI VESPASIANO GONZAGA, TRASFORMATORE DI LANDE SABBIOSE IN CAMPI FIORENTI.

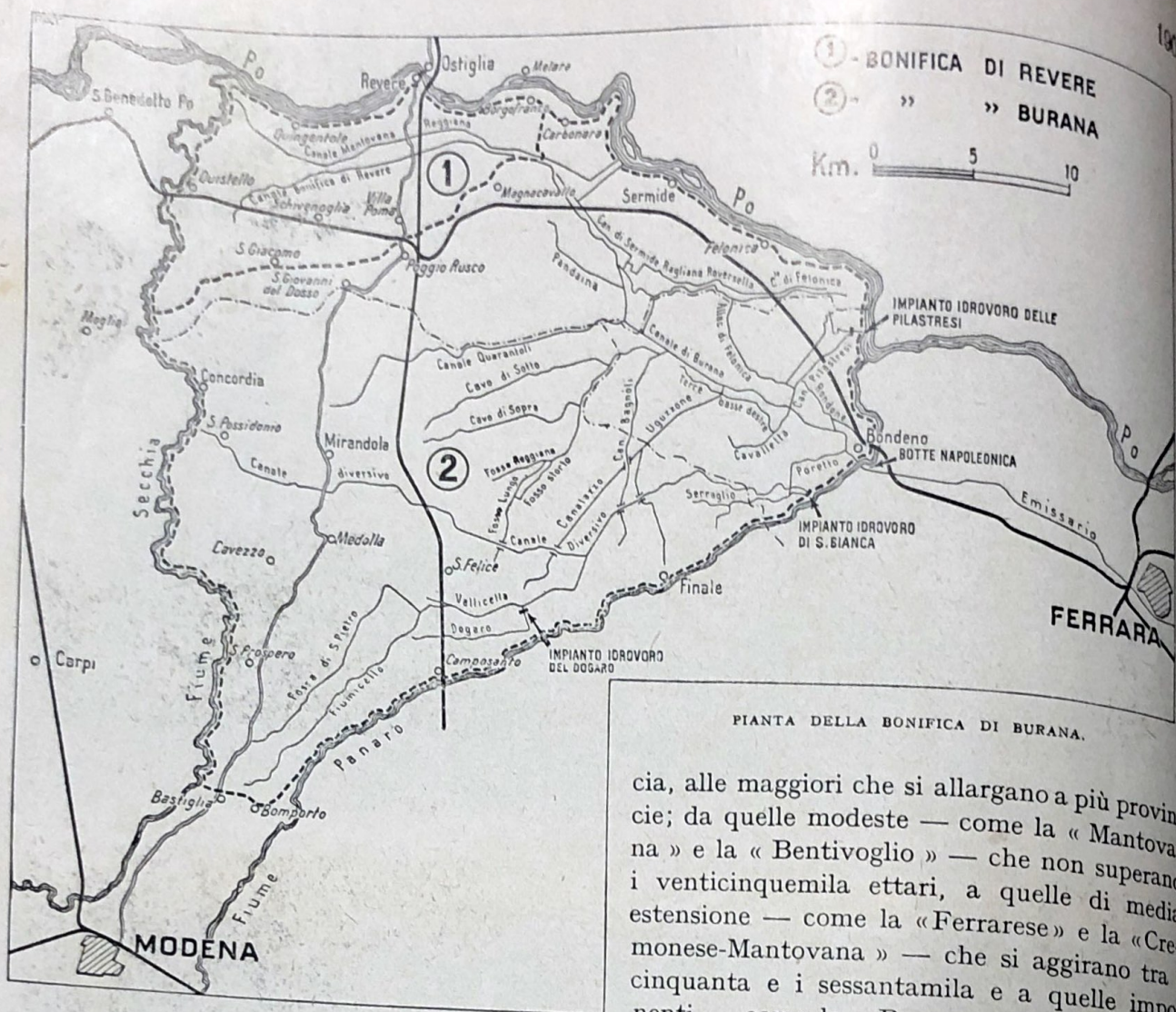
lasciare di sè le più putrescenti vestigia, la bonifica del terreno e dell'aria non consentiva dilazioni. Non già che l'ultimo cinquantennio non avesse offerto i suoi notevoli con-

IL QUATTROCENTESCO PALAZZO DI BORGOFORTE, ERETTO DAI GONZAGA, UNO DEI PIÙ TIPICI ESEMPI DI COSTRUZIONI RURALI ERETTE DA GRANDI FAMIGLIE CHE VANTANO BENEMERENZE AGRARIE.

(fot. Correri, Revere)

IL PALAZZO DI REVERE DOVUTO AL MECENATISMO DI UN MARCHESE « AGRARIO » : LUDOVICO GONZAGA.

(fot. Correri, Revere)

IL MAGNIFICO PORTICATO DEL PALAZZO GONZAGHESCO DI REVERE,

PIANTA DELLA BONIFICA DI BURANA.

tributi; ma di fronte alla vastità del guasto ereditato dalla poveretta Italia oppressa e divisa, non potevano essi che rappresentare un modesto anticipo, un « pronto soccorso » ai casi più disperati.

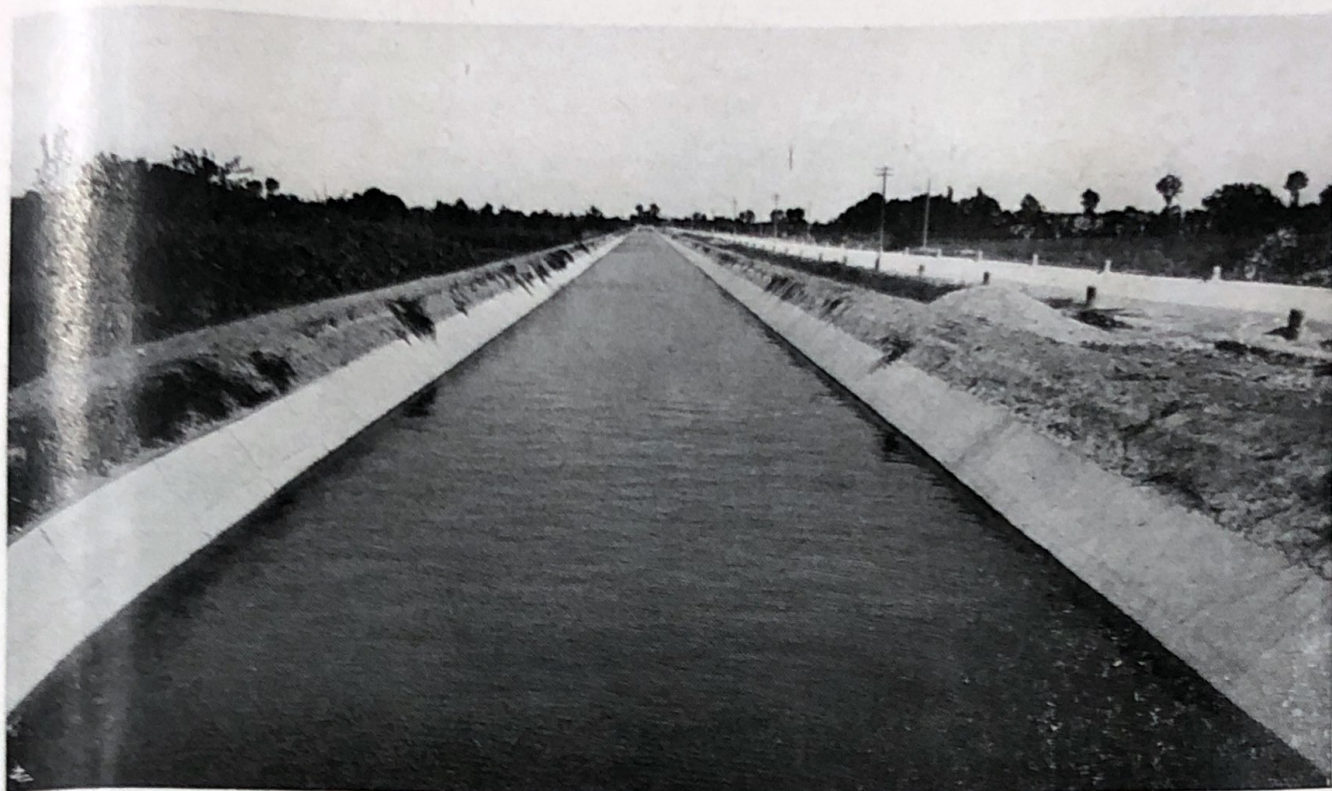
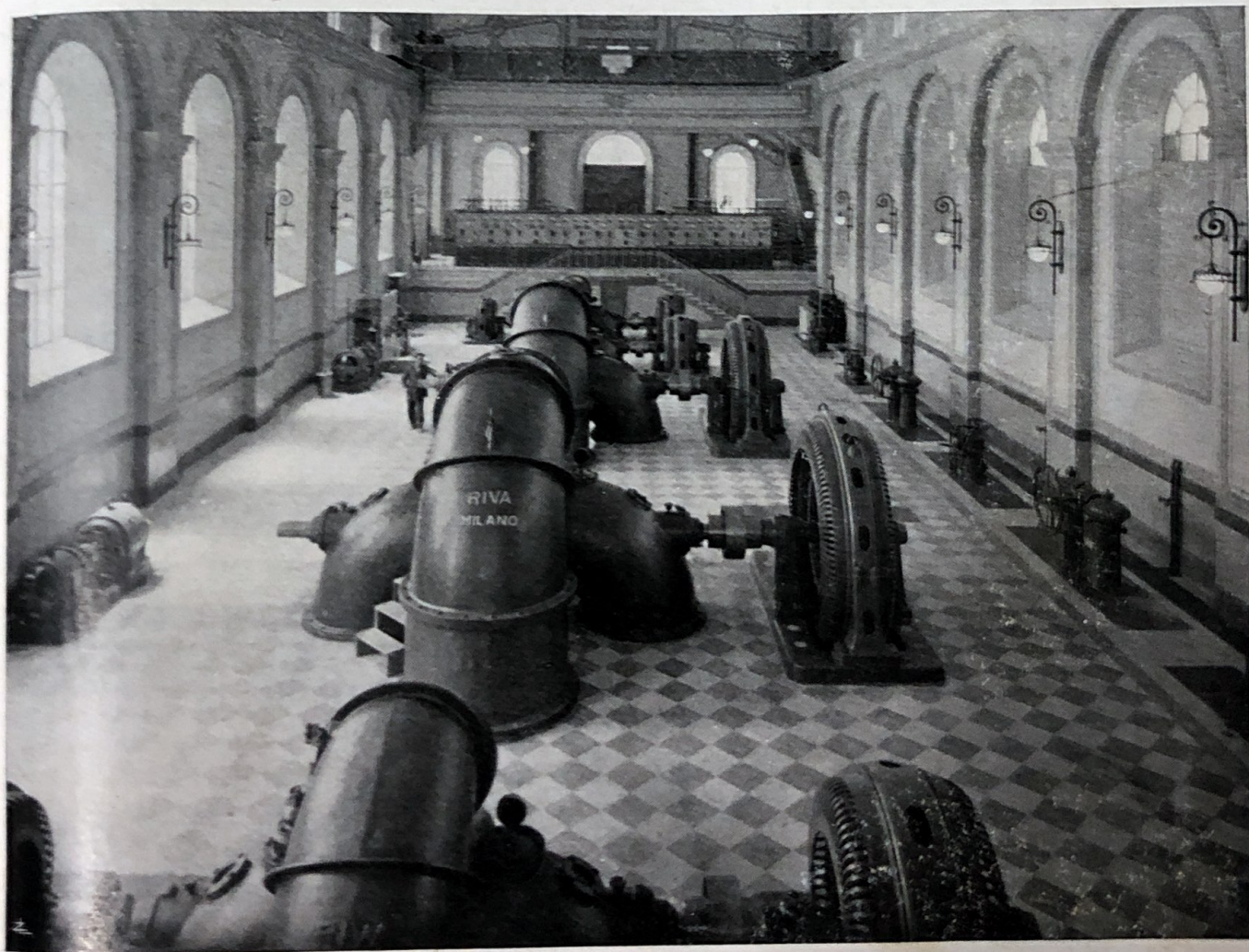
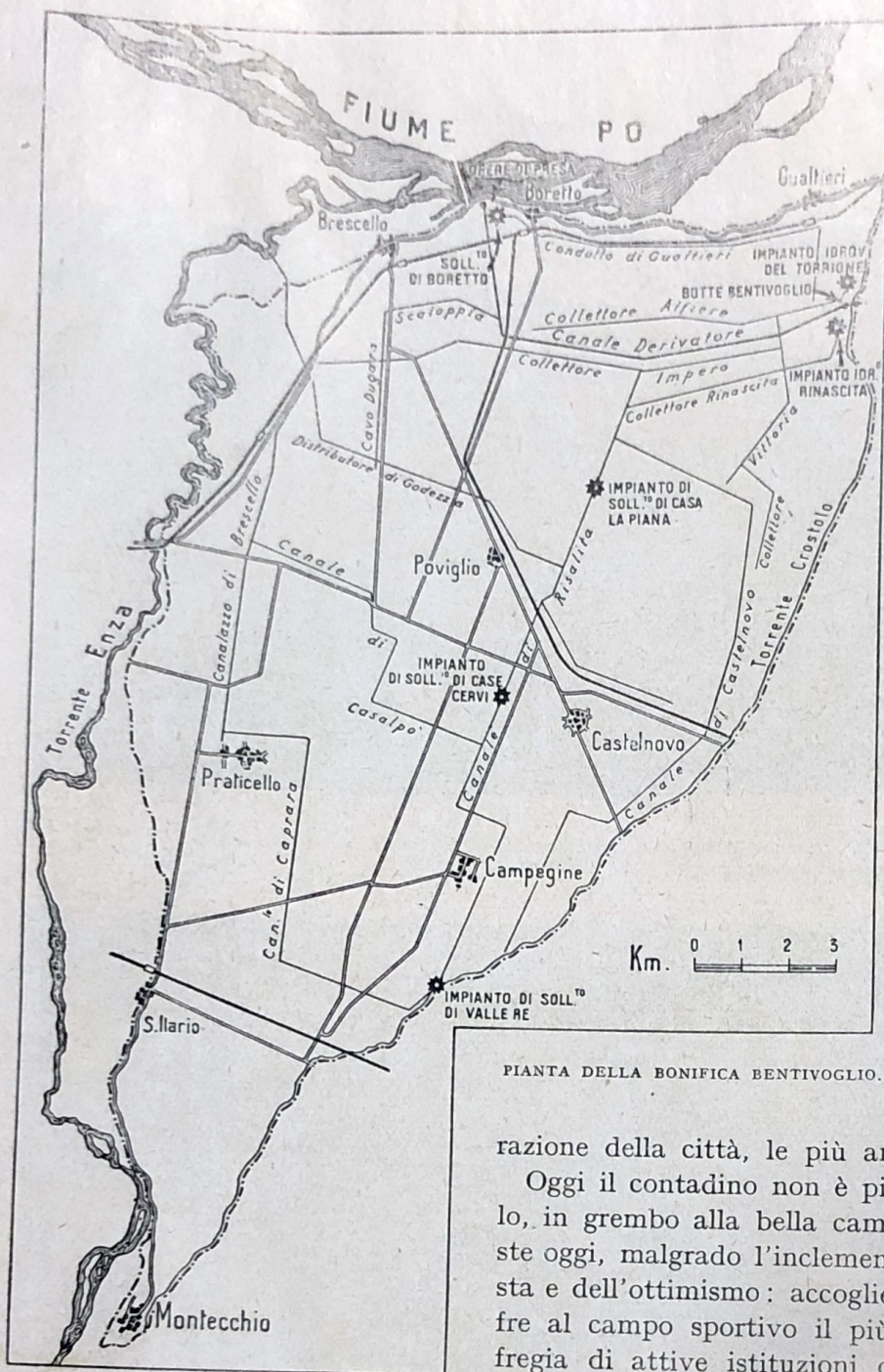
Mancava, per un'impresa organica, la necessaria preparazione materiale e spirituale; quella chiara consapevolezza dei grandi problemi nazionali che ha sempre bisogno di movimentate, avventurose esperienze; quella passione agricola che è oggi l'anima della politica italiana.

Come lontani quei ricordi... di ieri!

Oggi, tempo delle grandi vittorie, si mandano ovunque, perchè scolino e irrighino, le squadre dei bonificatori. Ed ecco la pianura padana trasformata in un cantiere immenso; ecco nella disciplina dei loro canali, nella forza dei loro impianti idrovori, nella snellezza dei loro ponti, nell'abbondanza delle loro strade, le bonifiche in varia misura concorrenti alla metamorfosi meravigliosa: dalle minori, che si limitano al lembo d'una provincia, alle maggiori che si allargano a più provincie; da quelle modeste — come la « Mantovana » e la « Bentivoglio » — che non superano i venticinquemila ettari, a quelle di media estensione — come la « Ferrarese » e la « Cremonese-Mantovana » — che si aggirano tra i cinquanta e i sessantamila e a quelle imponenti — come la « Burana » e la « Parmigiana-Moglia » — che passano i settantamila.

Dov'era la morte si riconduce la vita; e quanto alla necessità di dominare il gran fiume, ecco, nel suo tratto maggiormente denso di nere avventure, i lavori che porteranno ad una permanente regolazione. Sul tronco tra l'Adda e il Mincio, più d'ogni altro sinuoso e irregolare, si correggono curve, si corazzano froldi, si spostano argini, si fa quanto occorre perchè da una disciplinata regimazione della corrente si abbiano a trarre i più complessi benefici. E infatti, con la difesa dei terreni, sarà anche favorita una più regolare utilizzazione agricola e industriale delle acque e assicurata quella navigazione per grandi natanti che attende dalla via fluviale Milano-Venezia la sua più redditizia operosità.

La vita dov'era la morte.

E con la bonifica, il resto: con le opere che apprestano l'ambiente, quelle che preparano l'uomo; chè, dove l'agricoltore non potesse elevarsi alla piena comprensione di

... CON LA DIFESA DEI TERRENI È FAVORITA UNA PIÙ REGOLARE UTILIZZAZIONE AGRICOLA E INDUSTRIALE DELLE ACQUE, CHE VENGONO COSÌ DISTRIBUITE FINO A LONTANE PROVINCIE...

... ECCO LA PIANURA PADANA TRASFORMATA IN UN CANTIERE IMMENSO; ECCO LA DISCIPLINA DEI CANALI, I POSSENTI IMPIANTI IDROVORI DESTINATI AD ALIMENTARLI E REGOLARLI, I PONTI SNELLI, L'ABBONDANZA DELLE STRADE...

PIANTA DELLA BONIFICA BENTIVOGLIO.

quanto gli si vien prodigando, o non sapesse, al di là dei compensi materiali, considerare la sua fatica sullo sfondo dei superiori interessi nazionali, poco gioverebbe la bonifica. Non si redime dove la redenzione non avvenga anzitutto negli animi; non si elegge l'agricoltura a forza propiziatrice della Nazione, dove a renderla degna di tanto non concorra la rinnovata coscienza dell' agricoltore. Bisognava illuminarlo il povero dimenticato, come si illuminava lo stagno dal quale, cacciando e pescando, aveva forse, nei margini della faticosa giornata, l'unico suo svago; bisognava persuaderlo ad avere fiducia nella Nazione rinsavita, persuadere gli sviati a far ritorno, i rimasti a non muoversi, e tutti a riprendere con maggior lena l'utile, onesto, indispensabile lavoro.

Crebbero così, diffondendosi nei più modesti centri padani, le cattedre ambulanti e le scuole d'avviamento agrario; si crearono leggi improntate al più vigile protezionismo; si istituirono premi e onori per i più meritevoli e assistenze molteplici per i meno avventurati; si dette ala, in una parola, ad uno spirito denso di gare e di battaglie che affiatano, potenziano, perfezionano la produzione agricola nel più immediato contatto con le necessità nazionali e colgono dalle sagre belle e festose, ormai offerte all' ammirazione della città, le più ambite soddisfazioni.

Oggi il contadino non è più diffidente e misoneista. Bello, in grembo alla bella campagna, il villaggio padano veste oggi, malgrado l'inclemenza dei tempi, i colori della festa e dell'ottimismo: accoglie la scuola ampia e ariosa; offre al campo sportivo il più soleggiato dei suoi bordi; si fregia di attive istituzioni culturali e professionali; organizza fiere e mostre esemplari.

Il nuovo passa, allegro e spregiudicato, sulle brulle visioni: a meno che non si schierino a difesa del vecchio, l'arte, la storia, la religione; a meno che il vecchio non sia rappresentato dalle chiese romaniche abbondantemente sparse sul margine che si prolunga da Guastalla a Felonica, o dai castelli che da Reggiolo a Revere, da Luzzara a Gonzaga testimoniano dell'antico mecenatismo dei marchesi di Mantova.

Il compito era qui uno: *restaurare*.

E il restauro fu quale doveva essere: degno di questa rinascita padana che sa conciliare la riverenza all'entusiasmo e inserire sulle antiche le glorie nuove.

GIUSEPPE GUERRA

(*fot. Brogi, Firenze*)

BASILICA DI S. PIERO A GRADO.

UNA STUPENDA BASILICA

S. PIERO A GRADO

PRESSO PISA

Chi si dirige da Pisa verso la marina per il viale di platani, d'un tratto, a uno svoltar della strada, scorge in lontananza al di là della fila dei tronchi, sopra le macchie scure dei pini e quelle più chiare dei vigneti e dei salici, una torre alta e quadrata. Domina, sola, tutta la pianura all'intorno e anche l'occhio più disattento e distratto non può fare a meno di indugiare su quella forma netta, intagliata nel cielo.

Ci avviciniamo a San Piero a Grado, uno di quei luoghi silenziosi e famosi, tutt'altro che rari in Italia, dove unica ricchezza è una basilica splendida, di quelle che alla nobiltà dell'arte impressa nel volto, al colore diffuso dai secoli come una nuova giovinezza, aggiungono il fascino ed il mistero della storia e della leggenda.

La Basilica appare bassa, posata gravemente su un prato, serrata da una frotta di piccoli occhi vacui che guardano il settentrione, le absidi prominenti e possenti, le pareti ampie appena ornate da file d'archetti pensili e da paraste leggere. Sembra una grande arca di pietra lasciata in secco, nei secoli, dal lento ritrarsi del mare.

È isolata nella pace. Anche la strada nuovissima, tutta d' asfalto, che la sfiora con la sua ansa, pare che abbia rispetto di quella bellezza mite ed austera. Le macchine passano frusciando; ma il rombo si smorza nell'aria, si sperde. Da una che si ferma scende

(fot. Brogi, Firenze)

INTERNO DELLA BASILICA DI S. PIERO A GRADO.

un gruppo di persone, una delle quali tiene l'indice a segnalibro nella Guida rossa del Touring.

●

La leggenda narra che l'apostolo Pietro, navigando per il mar pisano, riuscì nonostante il vento avverso e la fortissima burrasca a toccare sano e salvo la riva. Allora il Santo, per ringraziare il Signore dello scampato pericolo, eresse un semplice e rozzo altare di pietra dove celebrò il sacrifizio divino. E quello — si narra — fu il primo altare costruito in Italia.

Da allora il luogo divenne sacro per la Cristianità, e, trovandosi sulla strada di Roma, vi sostarono spesso quei « romei » che in lunghe schiere muovevano dalla Provenza e dalla Lombardia verso la Città santa, fermandosi a venerare ogni reliquia di Martire e ogni cimelio di Santo. Per opera di questi pellegrini, sorse — proprio sul margine dei flutti e a specchio del porto pisano — un piccolo oratorio rivolto verso l'oriente, donde era apparsa la nave benedetta dell'Apostolo.

Le tracce di questa antichissima chiesa sorta — sembra — in origine con una sola navata, cui si aggiunsero in seguito altre due navatelle laterali, sono state segnate e ricostruite con sicurezza.

Più tardi, sulla fine dell'XI e il principio del XII secolo, sopra le rovine della prima fu edificata la nuova chiesa, più grande, disposta diversamente, senza una vera e propria facciata ma con l'ingresso laterale come nelle basiliche classiche e in qualche chiesa sarda, come San Gavino di Porto Torres.

La Basilica, consacrata dal papa Clemente I, divenne presto mèta di pellegrinaggi; la visitarono i messi del re d'Aragona, e nel 1355 vi entrò l'imperatore Carlo « per lo perdono della domenica di Carnasciale » come narra il Sardo nella sua cronaca pisana.

Al declinare del secolo XIV la vasta pace all'intorno fu turbata dal fragore delle armi. I Fiorentini, in lotta contro i Pisani, devasta-

(*fot. Brogi, Firenze*)

INTERNO DELLA BASILICA DI S. PIERO A GRADO.

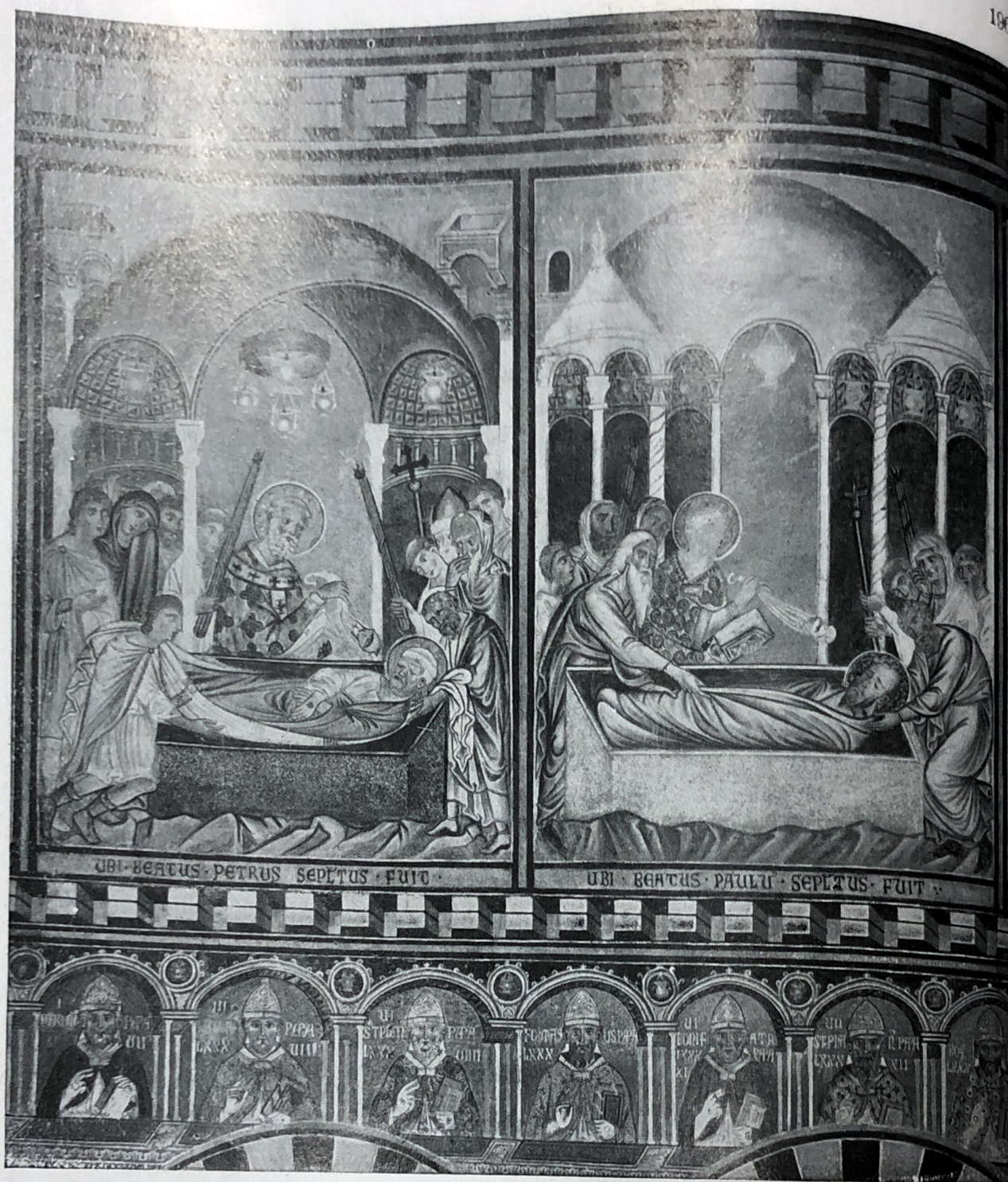
rono la pianura, incendiarono, razziarono, posero a sacco la campagna circostante. Poco dopo i Pisani ruppero gli argini d'Arno per impedire il vettovagliamento degli avversari e le acque ritornarono a lambire quelle pietre vetuste, bagnate una volta dal flutto di quel mare che ormai è oggi lontano.

A lungo la chiesa era rimasta a specchio dell'acqua, sui gradini di approdo di quella insenatura formata allora dall'Arno, per cui fu detta « ad gradus arnienses ». Il navigante, entrando nel porto pisano scorgeva la chiesa circonfusa di umiltà e di santità nella luce, fra le antenne, i pinnacoli, i vessilli degli sciabecchi e delle galere. Poi, a poco a poco, i detriti dell'Arno colmarono la baia, l'Arno si trovò un altro letto; il mare si ritirò lentamente e la chiesa rimase sola fra gli acquitrini e il verde delle pinete.

●

La Basilica, quale oggi ci appare, mostra la semplicità e la grandiosità di quel primo romanico che fiorì sui germogli dell'idea romana, mai estinta in tutto il Medioevo, ma ora soltanto luminosa d'una nuova vita. Romanità rinnovata dunque, che ha sentito il tocco ruvido della mano barbarica e rinasce in mezzo a un popolo semplice e rude di marinai, di mercanti, di artieri, i quali — insieme ai guadagni e alle mercanzie — recano dai loro viaggi d'oltremare le grazie e le meraviglie di un'arte elegantissima.

Pisa, oltre che centro commerciale, diviene allora nucleo di rinascita spirituale. Le tendenze più varie, le civiltà più lontane qui s'incontrano, si uniscono, si fondono. Caratteri romani, longobardi, ravennati, orientali, si saldano in un'unità mirabile che cela il nascere d'un'arte nuova.

Roma si scorge nelle linee ampie, sobrie, possenti. La fronte larga, con quei tre blocchi delle absidi prominenti, dà un senso di forza e di stabilità incrollabili. Quando il sole vi cade obliquo acquistano un rilievo ed un risalto singolare come tre potenze su cui

BASILICA DI S. PIERO A GRADO - STORIE DEI SS. PIETRO E PAOLO (XI SECOLO). (*fot. Alinari*)

la chiesa appoggia la fronte, sicura. Le piccole e rare aperture, che si addentrano con uno strombo digradante nel vivo della pietra, accrescono il senso di compattezza rivelando lo spessore di queste masse.

Le superficie larghe sono appena solcate da cèntine leggere. L'ombra si profila nei cavi degli archetti pensili di gusto lombardo, formando un margine frastagliato ancora timido, appena un accenno di quel che diverrà, nell'architettura pisana posteriore, un fantastico, sfarzoso vibrare di luci e di ombre.

Gli ornamenti sono sempre modesti e parchi. Unica vanità, comune del resto a tutte le nostre chiese romaniche dal XI al XIII secolo, quelle scodellette di maiolica, incastonate sopra gli archetti pensili fra curva e curva, che ravvivano delle loro tinte di smeraldo e di turchese la pietra grigia.

Guardateli un po' discosti, archetti e bacili, e vi parrà che l'ignoto architetto abbia coperto la chiesa d'un mistico drappo rica-

(fot. Alinari)

BASILICA DI S. PIERO A GRADO - STORIE DEI SS. PIETRO E PAOLO (XI SECOLO)

dente ai lati, con i margini a cèntina cosparsi di nitide gemme. Da vicino scorgerete nei sottili graffiti delle maioliche il finissimo gusto orientale.

Il campanile, separato dalla chiesa, pur rivelando schiettamente la sua origine lombarda presenta notevoli innovazioni nelle lesene inframmezzate e soprattutto rivela un'eleganza tutta toscana. Anche qui, come dappertutto in questa chiesa, si nota quell'equilibrio armonico ch'è proprio dell'arte e dello spirito italico. Il segreto della bellezza della chiesa è qui: nell'avere ammorbidito le asprezze dell'arte lombarda senza per questo togliere nulla alla grandezza della sua stirpe romana. Un che di solenne e di mite, di grandioso e gaudioso, un senso diffuso di forza e di bontà cristiana.

●

Per entrare nel tempio non c'è che un'umile porticina laterale con un cancello di

(fot. Brogi, Firenze)

BASILICA DI S. PIERO A GRADO - L'INTERNO (XI SECOLO).

legno dipinto in verde-persiana.

Entriamo. Una penombra rosea, e nella penombra un meraviglioso fiorire di colonne, un inseguirsi di archi degni di un'immaginazione orientale. Non è più l'ombra severa, tutta penetrata del mistero divino che ci avvolge nelle chiese lombarde; qui è un'ombra che lascia adito alla speranza, che vibra d'una luce mite e gioiosa. La vita non è più un martirio e una mortificazione, ma una dolce, pacata serenità sorridente.

Le due file di colonne dividono l'interno in tre navi: le due laterali, nude, appartate nell'oscurità; quella centrale tutta luminosa della luce che piove dall'alto e si riflette sui rosa pallidi e sui verdi teneri degli affreschi.

Le colonne, diverse fra loro di fusti e di capitelli, son tolte sicuramente a qualche monumento romano. Gli archi, in parte a tutto sesto, in parte sopraelevati, son divisi gli uni dagli altri da grandi pilastri. Per vario tempo si è scorta la ragione di questa disuguaglianza in una differenza di epoca nella costruzione della chiesa; ma oramai si concorda nell'affermare che tutte le parti furono costruite, se non nello stesso tempo, almeno senza interruzioni e cioè verso il 1148, anno in cui la chiesa viene menzionata in una donazione fatta al monastero di San Michele in Borgo. Probabilmente la seconda serie di archi delimitava un'area sacra con una sua abside, dove si veneravano i resti del primo martire. Poi, per mantenere alla chiesa la sua direzione verso l'oriente, fu costruita un'altra abside opposta alla prima e così la chiesa ebbe due absidi a somiglianza di certe chiese renane.

Del 1300 sono gli affreschi, forse di Deodato Orlandi, che colorano tutta l'atmosfera del tempio adempiendo mirabilmente alla loro funzione ornamentale. Più che la scena, il quadro, l'episodio, quel che conta qui è l'effetto d'insieme: un alternarsi di chiari, rosa e verdi tenui, che formano tre fasce fiorite.

Nella zona superiore la serie dei Pontefici, da Pietro a Giovanni XIV, si affacciano rigidi con la mitra bianca alle loggette, pure

bianche, poste in uno scorcio inverosimile. Sopra, le storie degli apostoli Pietro e Paolo. Tutto un mondo ingenuo e fantastico popolato di santi e di guerrieri, dove sorgono templi dalle volte rosate, sorretti da esili colonnine bianche. Sfondi di cieli verdi. Alberi mai visti, dalle chiome arricciate e fiorite. Vele gonfie su mari dalle onde fitte ed eguali. Linee e contorni sono netti, crudi, taglienti, per delimitare meglio belle aree dove si distende liberamente il colore, non intorbidato da chiaroscuri, così come in tutta la pittura d'influsso bizantino.

Più in alto, un'altra fascia interrotta da finestre, talune cieche, talune aperte sul cielo.

Nel fondo del tempio è un grande ciborio di marmo, di certo di fattura posteriore, dove incomincia ad accennarsi nell'arco il sesto acuto.

L'atmosfera del tempio è silenziosa ma viva d'una luce di miracolo che si effonde dall'alto, grave d'un pulviscolo d'oro. Le colonne sembrano ingigantire nel silenzio, lisce tutte tranne una, la colonna corinzia, che le ragazze vanno furtivamente ad abbracciare perchè, come tutti sanno, ha il potere magico di indicare, con il numero di scannellature rimaste escluse dall'abbraccio, il numero di anni che rimane loro per trovar marito.

Negli angoli oscuri ardono le lampade votive.

●

Usciamo. È pomeriggio tardo. Nuvole rotte, basse sull'orizzonte lasciano vedere uno specchio nitido di cielo. Quel che sorprende è il veder diffuso in quel cielo lo stesso colore verde pallido che avevamo già visto, e su di esso i colli cupi di Livorno, intagliati a linee nette e crude, come quelle che delimitano le figure degli affreschi dell'interno.

Di contro, oltre i platani, le tinte rosee e violacee delle Apuane solenni come un immensa ondata cristallizzata nell'aria e curvata dalla forza della tramontana; dalla parte del mare lontano, le pinete diventano cupe, solcate di bagliori; le cime più alte dei pini si arrossano.

Sola, grande, silenziosa, la basilica a poco a poco si accende d'un colore sanguigno, si trasfigura. Le campane si riscuotono in alto fra il gridìo delle rondini.

Due donnette si aggiustano in fretta sui capelli il velo nero ed entrano a capo chino per la benedizione.

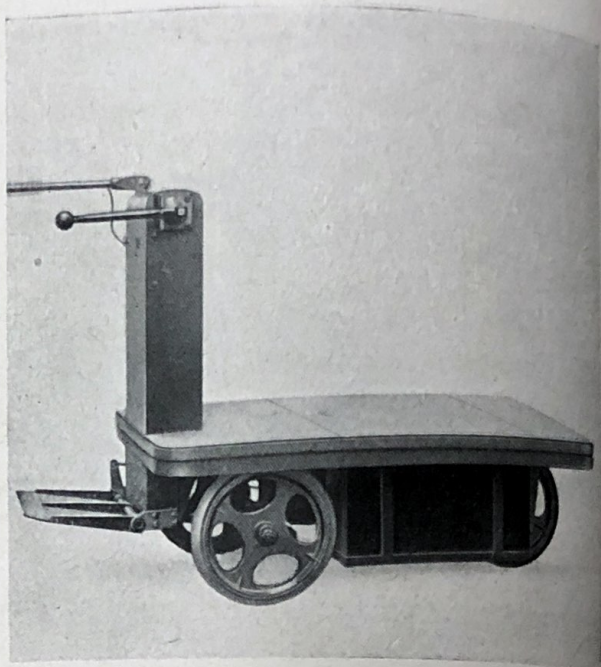
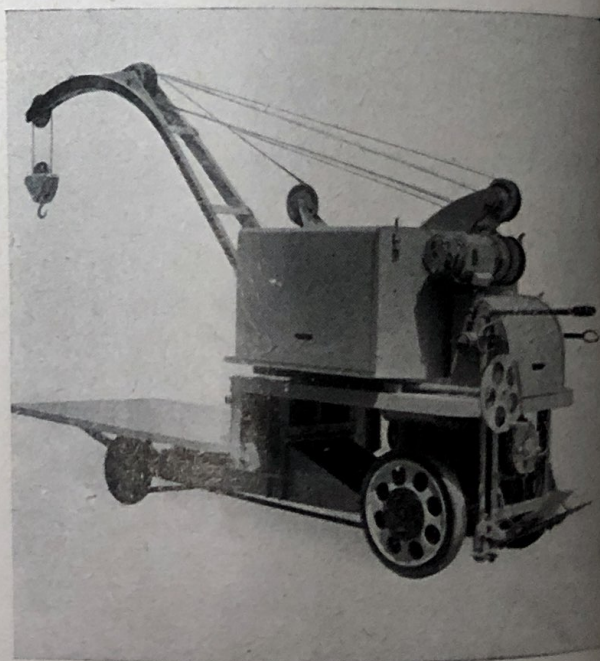
ANGELO DE MATTIA

IL VEIC

Voglio dire del veicolo elettrico stradale, non delle automotrici e dei locomotori che la trazione elettrica ha diffuso con vittoriosa rapidità sulle tranvie e sulle ferrovie. La strada motorizzata — intendendosi strada nel senso esteso di superficie liscia e regolare, atta al transito, ma senza traccia obbligata — è una delle più spiccate caratteristiche del mondo moderno. Chi scriverà la storia di questo meraviglioso ventesimo secolo (meraviglioso almeno per chi crede alla civiltà d'oggi e non teme, come i poeti decadenti e i prosatori intimisti, i ruinosi effetti della macchina sullo spirito umano) dirà che nel suo corso i trasporti meccanici ebbero una seconda superba ondata di sviluppo (la prima si era avuta nel secolo innanzi con la ferrovia), segnando in tutto il mondo civile la scomparsa della trazione animale, compreso — in questa generica espressione — il trasporto a spalle d'uomo.

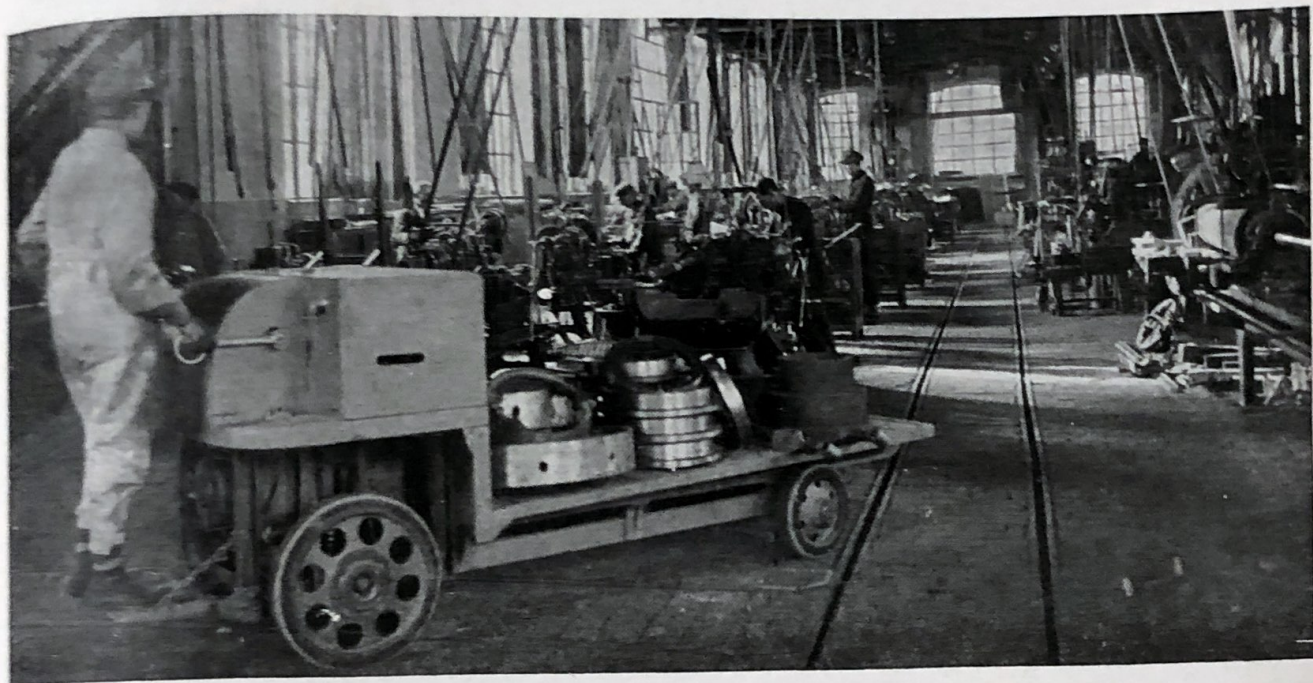
Nei miei ricordi d'infanzia vi è quello delle visite ai cantieri, che facevo in compagnia di mio padre ingegnere stradale nel Mezzogiorno d'Italia. Pietre, mattoni e calce erano trasportati da lunghe teorie di donne che, camminando in fila indiana su leggere passerelle provvisorie montate fra terra e muraglioni o pile di ponti, reggevano sul capo i panieri o « cofani » di materiale; dopo alcuni anni di questo duro mestiere, donne anche giovani ne avevano il collo deformato. Gli uomini erano addetti alla « carriuola », piccolo veicolo a una sola ruota che, retto con le mani per due stanghe, era utilizzato nel trasporto dei carichi più pesanti. Tutto ciò ora non si vede o si vede assai raramente; la forza meccanica ha liberato l'uomo da questa e simili pene che duravano dal tempo del peccato originale cui seguì la cacciata dal Paradiso terrestre. L'ira divina non pronunciò, dunque, una condanna eterna; oppure, dopo tanti secoli, la pena ci è stata condonata.

Gru, ascensori, montacarichi, teleferiche, piani inclinati, meccanismi di ogni genere servono al sollevamento e al trasporto dei pesi; e dove queste macchine fisse al suolo non bastano, serve il veicolo a forza meccanica: e quando dico « veicolo meccanico », intendo riferirmi ad una grande varietà di ordegni.

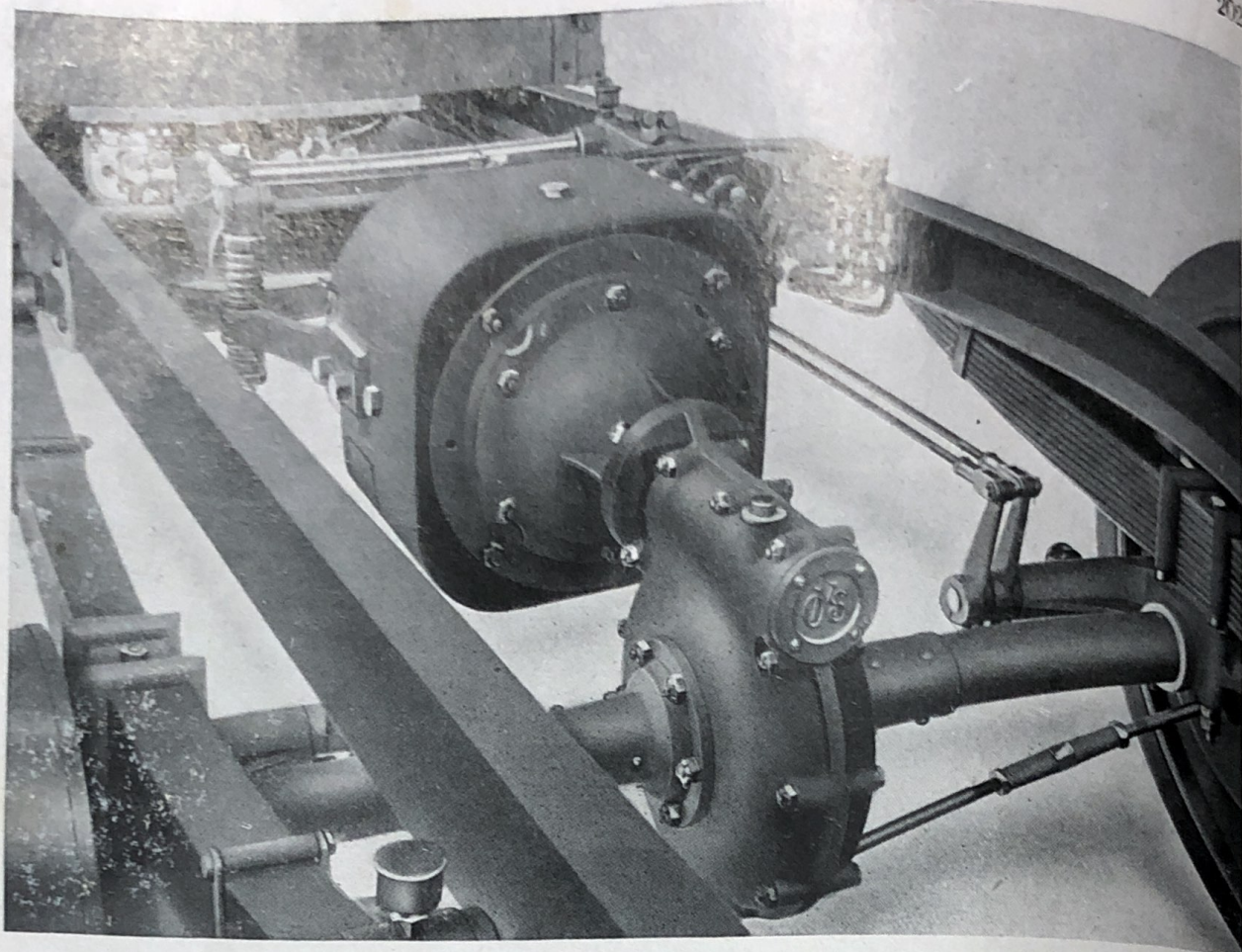
La piccola locomotiva a vapore sui bina-

UN PICCOLO CARRELLO ELETTRICO.

CARRELLO ELETTRICO CON GRU.

OLO ELETTRICO

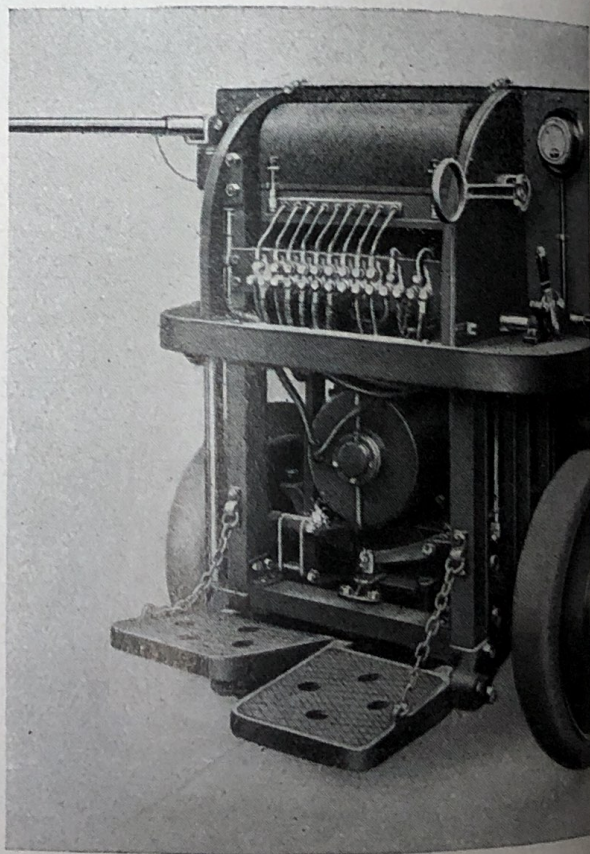
rietti Decauville serve bene nei cantieri dei grandi lavori. Nell'Inghilterra, ricca di carbone, è usatissimo anche per i trasporti di merce nelle città il carro a vapore. Spesso nei cantieri vi mostreranno un locomotore dotato di motore Diesel o di un vecchio motore a petrolio se non a benzina. Nelle gallerie, ove per la presenza di gas infiammabili non sono tollerabili le macchine a fuoco, si adoperano le locomotive ad aria compressa. Il prodigioso progresso del motore a scoppio ci fa supporre che ormai il mondo non possa fare a meno della benzina. Non è esatto. La benzina ci si presenta come una fonte di energia molto adatta per gli impieghi che richiedono fortissime velocità, ma il suo prezzo elevato ne restringe il campo d'azione.

Del resto ogni sistema di trasporto presen-

IL VEICOLO AD ACCUMULATORI RIESCE ASSAI APPROPRIATO PER OFFICINE, GRANDI MAGAZZINI, CANTIERI, ECC.

CARRELLO ELETTRICO MUNITO DI « PROLUNGA » PEL TRASPORTO DI OGGETTI DI GRANDE SVILUPPO (TRAVI, ROTAIE, ECC.).

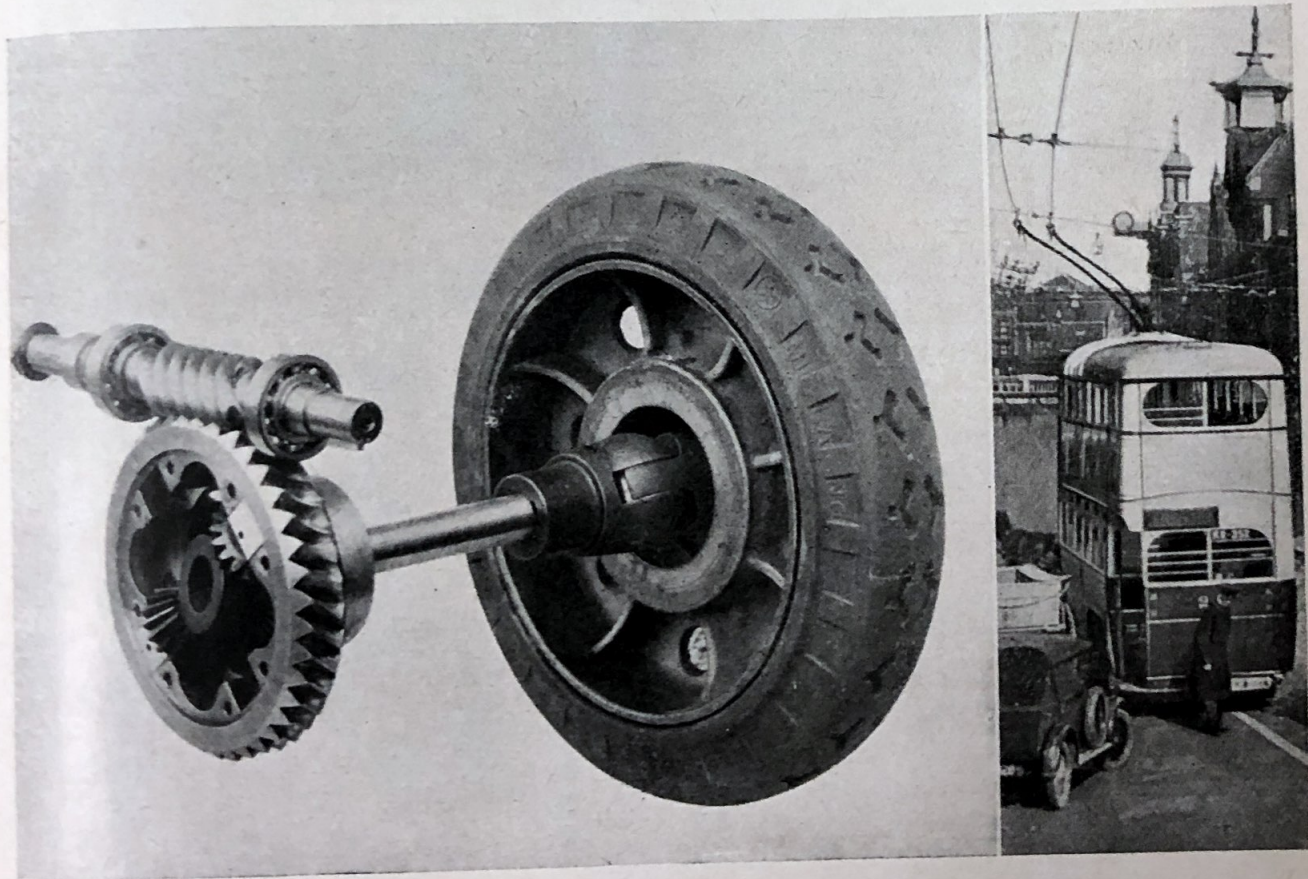
202

PARTICOLARE DEL TELAIO DEL CARRELLO ELETTRICO CON LE «SCATOLE» DEL MOTORE E DEL CARDANO.

ta i suoi vantaggi o i suoi svantaggi: tutto sta a saper applicare per ciascun caso il sistema più adatto. Il trasporto è un bisogno di una straordinaria varietà; quando si impone la massima economia, va bene anche l'antico bastimento a vela che chiede al vento il suo gratuito aiuto; talvolta occorre un grande sforzo, ma la velocità non interessa; può invece interessare la velocità ed essere trascurabile l'entità del carico. A tanta diversità di bisogni corrisponde una grande molteplicità di mezzi. Vario come la vita, il trasporto di cose e persone ha soluzioni infinite, nessuna delle quali si può dire trascurabile o inadatta a qualche uso.

Il veicolo elettrico stradale ha tardato a introdursi nella pratica per ragioni che è superfluo indagare. Può darsi anche che il ritardo sia dovuto soltanto a ragioni secondarie. Anche la tecnica segue la moda. Certe invenzioni rivoluzionarie s'impongono con la loro

IL REGOLATORE (CONTROLLER) DEL CARRELLO ELETTRICO.

novità e lasciano per molto tempo tutto il resto nell'ombra.

Allo stato attuale delle cose l'elettricità trova impiego nei veicoli stradali sotto due forme; o quella degli accumulatori, o l'altra della trazione per filo aereo, non necessariamente connesso all'impiego delle rotaie.

Contro l'uso degli accumulatori vi è una giustificata pregiudiziale. Gli accumulatori, che finora non si sanno fare altrimenti che col piombo (vi è l'accumulatore di Edison al ferro-nichel, ma costa troppo), sono pesanti. Il peso dell'elemento motore sottrae efficienza al veicolo perchè ogni veicolo deve anzitutto trasportare sè stesso e perciò, se il suo peso cresce, diminuisce il carico utile. Quando si volesse con gli accumulatori raggiungere una forte velocità, il calcolo ci dimostrerebbe subito che il rendimento del trasporto sarebbe troppo basso. Molti inventori hanno tentato di creare l'accumulatore leggero ma non vi sono riusciti. Anche i tentativi di T. A. Edison, per quel che abbiamo detto, costituiscono un insuccesso. Ma non sempre — anche questa è un'osservazione già fatta innanzi — occorre trasportare a grande velocità. Pensate ai trasporti interni di un opificio. Si tratta di superare piccole distanze, e i dieci o quindici chilometri l'ora di velocità sono più che sufficienti. Ciò che interessa è il carico. Il fatto che le pavimentazioni interne, sempre piane e lisce, riducono lo sforzo di trazione costituisce un altro vantaggio. Il veicolo ad accumulatori, che non si saprebbe troppo consigliare per una tranvia o ferrovia (non manca tuttavia qualche esempio in cui si sono raggiunti risultati soddisfacenti), può riuscire assai appropriato per officine, ospedali, musei, grandi magazzini, stazioni ferroviarie e casi simili. Naturalmente occorre poter rinnovare quasi giornalmente la carica degli accumulatori; ma questo non dà luogo a difficoltà alcuna perchè i grandi organismi innanzi nominati hanno sempre un impianto centrale di forza. Aggiungasi che la carica si può fare in un periodo di sospensione del lavoro, quando l'e-

COME AVVIENE LA TRASMISSIONE DAL MOTORE AL PONTE DELLE RUOTE MOTRICI. • UN « TROLLEYBUS ».

TIPI DI « TROLLEYBUS » IN SERVIZIO A LIEGI ED A CHESTERFIELD.

nergia non serve ad altro scopo e si può ottenere a prezzo di favore da un impianto idroelettrico, che in quelle ore ha poche richieste di forza.

Ora convien dire che il veicolo elettrico ad accumulatori è il più semplice dei veicoli stradali. Ogni veicolo è in sè un piccolo opificio (qui la parola « opificio » è adoperata in senso generico e si adatta tanto alla grande officina quanto all'orologio da tasca), e come tale si può considerare composto di tre elementi: la fonte di energia, le trasmissioni e l'utensile. Nel veicolo, l'utensile è il rotiggio, l'insieme cioè degli assi muniti di ruote; l'energia è prodotta dal motore se si ricorre a motori primi (a vapore, a combustione interna, ecc.) o è raccolta dal motore elettrico se si ricorre all'elettricità; le trasmissioni sono i collegamenti fra il motore e le ruote.

La complicazione specifica del veicolo sta nelle trasmissioni; specialmente se, nel portare lo sforzo alle ruote, occorre provvedere alla regolazione della velocità. Questa deve essere adattata allo sforzo; fermo restando il prodotto della velocità per lo sforzo, vale a dire la potenza che è un dato fisso. Tale adattamento, nel caso del motore a scoppio, è difficile e richiede, come si sa, il « cambio » e al-

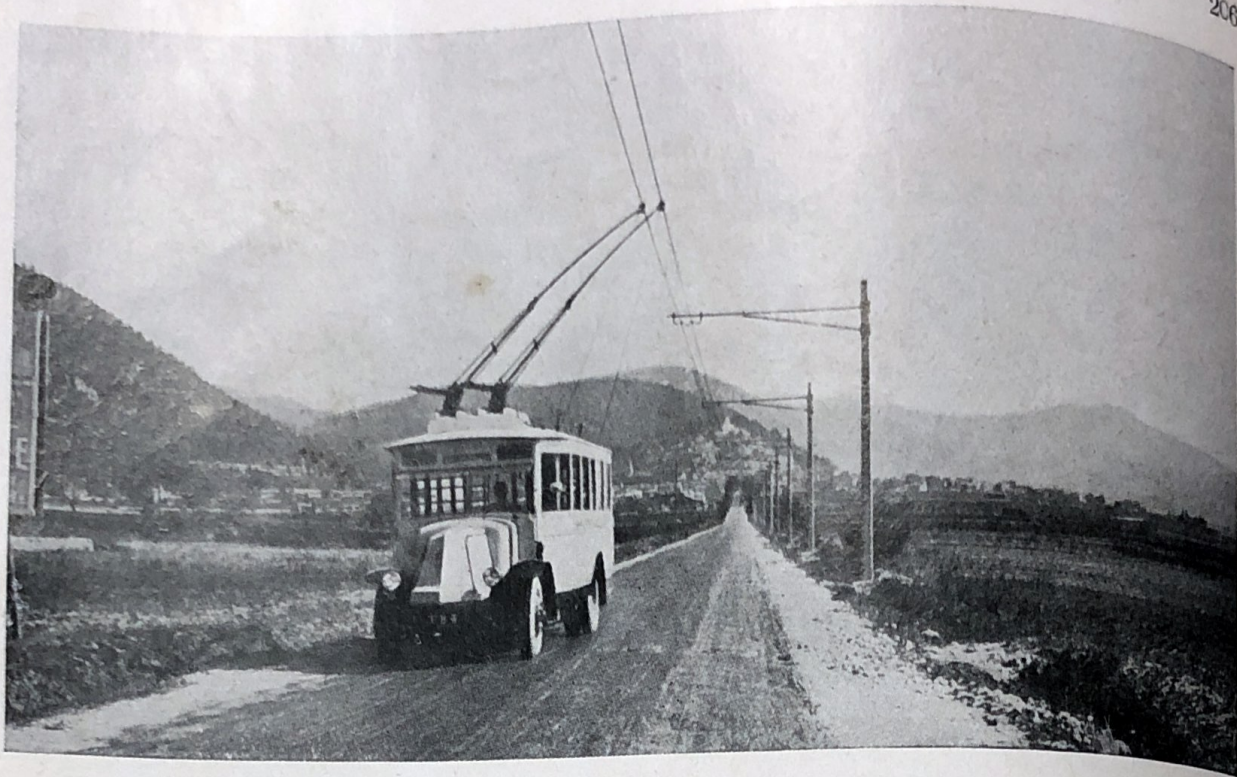
tri organi accessorî. Il motore elettrico, nel tipo comunemente adoperato a scopi di trazione è autoregolatore, cioè modifica spontaneamente la sua velocità a misura che varia lo sforzo: rallenta se incontra la salita, accelera se la strada è orizzontale. Si richiede perciò soltanto una comune trasmissione di moto e il differenziale per il diverso percorso che in una curva debbono fare le ruote di uno stesso asse (in caso di piccoli carrelli si può fare a meno anche del differenziale, adottanto un collegamento cardanico fra asse e mozzo). Il regolatore o *controller* che serve ad avviare il motore può essere anch'esso ridotto alla maggiore semplicità, non dovendo servire che ad escludere le resistenze che abbassano la tensione della corrente mandata al motore nello stadio iniziale a bassa velocità.

Una delle nostre figure mostra come ha luogo la trasmissione dal motore al ponte delle ruote che ricevono lo sforzo. Conviene che il motore sia sempre costruito per un notevole numero di giri; perchè i motori in genere, più son veloci meno ingombrano e meno pesano; perciò esso termina in una vite senza fine che riduce fortemente il numero di giri trasmesso alle ruote. Il conducente muove *controller* e freno con una pedaliera e guida lo sterzo con una impugnatura a grande sbraccio. Questi carrelli meccanici, che possono essere di tanti tipi e scendere alla potenza di qualche cavallo soltanto, si prestano ad ogni specie di adattamento. Possono fra l'altro essere muniti di gru, e allora costituiscono un arnese universale che si presta tanto al trasporto orizzontale come a quello verticale. Adattando al carrello una « prolunga », si possono trasportare anche oggetti di grande lunghezza, come travi, rotaie, ferri laminati. In un'officina il trasporto dei materiali dall'uno all'altro punto di lavorazione rappresenta sempre una grande spesa ed anche una grande preoccupazione, perchè ogni ritardo o irregolarità in questa operazione sussidiaria influisce sul buon andamento del lavoro e sulla puntualità delle consegne.

●

Come abbiamo detto, il veicolo ad accumulatori ha una sfera d'azione ristretta per le speciali limitazioni cui va soggetto. A molte di queste limitazioni sfugge il veicolo elettrico a filo aereo, il cosiddetto *trolleybus*. (Per

NELLE CURVE, IL TRAM SBARRA LA VIA E SE LA CASSA DELLA VETTURA È LUNGA, SBORDA ANCHE OLTRE LA CURVATURA DELLE ROTAIE, COSTITUENDO UN PERICOLO PER GLI ALTRI VEICOLI.

206

LA LINEA AEREA A PIOMBO SULLA LINEA MEDIANA DELLA STRADA NON IMPEDISCE AI « TROLLEYBUS » DI TENERE LA DESTRA.

sostituire con una espressione nostra questa parola straniera di suono e di grafia, poichè l'impianto è nei nostri testi ufficiali denominato *filovia,* alcuni dicono « veicolo filoviario » ed anche *filobus*. Quando il veicolo si sarà diffuso, sarà l'uso che ci darà il vocabolo più adatto con la sua spontanea preferenza).

Il « trolleybus » comparve trenta o quarant'anni addietro, ma allora non attecchì perchè le strade erano ancora imperfette e vedremo come questo particolare influisca molto sul successo. È ricomparso da quattro o cinque anni negli Stati Uniti di America e in parecchi Paesi dell'Europa diffondendovisi rapidamente. Esperimenti di qualche importanza (linea Mestre - Venezia sul nuovo ponte stradale lagunare, linea da Loreto a Dergano in Milano, ecc.) sono stati fatti anche nel Paese nostro, che potrebbe rappresentare un ottimo campo di azione pel nuovo veicolo, non foss'altro perchè vi si consuma energia di produzione nazionale invece di benzina od olio pesante, che sono materie di importazione gravate di forti dazi ed elevate imposte in quanto si prestano a trasporti di lusso.

Il « trolleybus » è adatto ai trasporti di persone, specialmente nelle città, ove può muovere una efficace concorrenza alle tranvie da una parte, all'autobus a benzina dall'altra. Il tranvai nelle metropoli congestionate rappresenta ormai un ostacolo alla rapidità della circolazione, pur essendo un mezzo che possiede le migliori prerogative per il trasporto pubblico. Il tranvai è veloce, ha una grande potenzialità ed è di economico esercizio. Ma, ottimo per sè, ostacola il passaggio dei veicoli comuni. I grandi carrozzoni piantati in mezzo ad una strada stretta non permettono alle automobili di circolare liberamente, obbligandole ad arrestarsi tutte le volte che i viaggiatori debbono scendere o salire e ad osservare una regola speciale per il sorpasso. Sono vincoli che non sarà mai possibile abolire. La velocità media dei tranvai risulta assai bassa rispetto a quella massima raggiungibile solo nelle strade della periferia, perchè un veicolo impossibilitato a sterzare richiede notevole spazio per arrestarsi sulla sua traccia invariabile.

UN « TROLLEYBUS » IN SERVIZIO LUNGO UNA STRADA ALPINA.

Questi difetti del tranvai hanno fatto la fortuna dell'autobus a benzina, costoso di esercizio e con molti altri difetti, ma capace di adattarsi ai percorsi tortuosi imposti dalla intensità della circolazione e di portarsi presso i marciapiedi per l'imbarco dei viaggiatori alle fermate. L'autobus è veloce, ma a patto che il passeggero si adatti ad una notevole incomodità dovuta alle oscillazioni del motore (che è alternativo, non rotativo come quello elettrico), accresciute dalla elasticità delle molle e dei pneumatici. Nè va trascurato il cattivo odore ch'esso spande dallo scappamento, specialmente se dotato del più economico motore Diesel alimentato a nafta.

Il « trolleybus » dovrebbe rappresentare qualche cosa d'intermedio fra il tranvai e l'autobus. Ha la potenzialità del primo e la flessibilità del secondo. Intendiamoci: il « trolleybus » deve pure restare sempre a contatto del filo che lo alimenta, ma può spostarsi — rispetto alla perpendicolare che cade dal filo — di quattro o cinque metri a destra o a sinistra, ciò che gli permette di utilizzare i marciapiedi per l'imbarco e di scansare senza difficoltà gli altri veicoli. Facendo capo ad una fonte pressochè illimitata di energia i suoi motori sopportano elevati sovraccarichi sino al cento e centocinquanta per cento rispetto alla loro normale potenza. Gli avviamenti risultano assai rapidi e la velocità media supera notevolmente quella tranviaria. Consumano energia a buon mercato e di produzione nazionale. Possono, nella frenatura, sterzare ed evitare meglio del tranvai gli scontri con altri veicoli.

Anche il « trolleybus » ha le sue difficoltà, che promanano quasi tutte dal contatto fra il filo aereo e la pertica. L'organo di presa occorre sia di forma appropriata in modo da evitare lo scarrucolamento e quindi la perdita di contatto, che costituisce sempre un grave imbarazzo per le manovre che richiede, la perdita di tempo cui dà luogo. I tentativi molteplici fatti a questo riguardo hanno permesso, però, di giungere a risultati soddisfacenti. Tengasi ad ogni modo presente che si tratta di assicurare un contatto contro cui congiurano gli spostamenti verticali dovuti alle oscillazioni delle molle, la elasticità dei pneumatici, le irregolarità della strada e quelle della linea di contatto. Il successo completo è però immancabile dove la strada è perfetta e la linea di trasmissione è eseguita con grande cura, ferma restando la perfezione di forma nell'organo di presa e la sua giusta pressione contro il filo di linea.

La maggior diffusione del « trolleybus » è registrata in Inghilterra le cui più popolose città, Londra non esclusa, impiegano largamente il veicolo stradale elettrico. Ciò si deve probabilmente alla perfezione delle strade ove i grandi veicoli, spesso a due piani, (i due piani stentano molto a introdursi fra di noi e in tutta l'Europa continentale, forse perchè l'entità del traffico non è ancora tale da esigere elevate capacità di trasporto), scorrono senza difficoltà sfidando il rigido tranvai e il graveolente autobus.

FILIPPO TAJANI

RITORNO IN TRIPOLITANIA

L'assenza è stata breve. Il Touring manca da Tripoli soltanto dall'ottobre del 1933, cioè da quando — lasciata la Cirenaica dopo la indimenticabile Escursione che si spinse fino alle lontane Oasi di Cufra — vi sostò con i suoi Soci prima che il piroscafo dirigesse la prora verso Malta e la Sicilia. L'assenza è stata breve; ma il desiderio di ritornare in Tripolitania era già sentito vivissimo, perchè chi è stato anche soltanto una volta in Colonia sa quel che sia il dolce « mal d'Africa »: è nostalgia, è richiamo al quale non ci si può sottrarre, è indefinibile desiderio che solo comincia ad appagarsi quando, varcato il mare, vediamo stagliarsi all'orizzonte, i candidissimi minareti con le indivisibili palme; desiderio che si appaga quando, mandato dal vento, giunge a noi il tipico odore del vicino deserto infinitamente vario nella sua grande uniformità, ostile talvolta al trepido violatore dei suoi misteriosi silenzî e pur generoso di tante armonie.

Ritorniamo quindi in Tripolitania sapendo di far cosa gradita ai nostri Soci. Molti di questi, infatti, nonostante le favorevoli circostanze offerte periodicamente dalla manifestazione della Fiera Tripolina, nonostante la prospettiva di condizioni eccezionali di riduzioni di viaggio per una visita della Colonia, attendevano l'invito del Touring, già immaginando che esso avrebbe riservato loro, anche questa volta, qualche cosa di nuovo e di insolito.

Per la prossima Escursione la « novità » sarà rappresentata dalla *visita del Fezzan*.

Fra i primissimi turisti a Gadàmes nel 1931, i primi in Eritrea nel 1932, i primi a Cufra nel 1933, per non ricordare le più lontane Escursioni, compiute da veri pionieri del turismo, i Soci del Touring non avrebbero non potuto essere fra i primissimi anche nel recarsi nelle lontane oasi del Fezzàn, all'estremo lembo dei territori che hanno arricchito la storia di Roma e dell'Italia coloniale di luminose pagine di gloria. S. E. il Governatore della Libia, maresciallo Italo Balbo, che ha sempre onorato il nostro Sodalizio della sua benevolenza, ha accolto con particolare compiacimento il progetto del Touring e personalmente ha voluto impartire le disposizioni necessarie perchè gli Uffici governativi della Colonia e il Comando delle Truppe Coloniali — retto dal gen. Co: Domenico Siciliani, vecchio e grande amico del Touring — predisponessero l'organizzazione tecnica e logistica del nuovo viaggio sahariano del Sodalizio.

Poichè le difficoltà notevolissime di una simile organizzazione non consentiranno però che l'accoglimento di una ventina di iscrizioni, il Touring ha voluto che la nuova Escursione in Tripolitania desse modo ad un'altra ventina di Soci di rinnovare la visita di Gadàmes, e di concedere — a quelli che possono disporre di un tempo più limitato — un giro in Tripolitania abbracciante mete obbligate, quali il Garian e Leptis Magna, ma che evitasse il ripetersi di percorsi già compiuti per dedicare il maggior tempo alla visita di località poco note e, sotto alcuni aspetti, deliziosamente interessanti.

I vantaggi che derivano dalla suddivisione della carovana in diversi gruppi sono evidenti: maggiore scioltezza nel movimento, maggiore conforto, migliore impiego del tempo, possibilità di percorrere itinerarî vietati a comitive troppo numerose. Seguendo questi criteri confidiamo di poter soddisfare ai gusti più svariati, non ultimo quello di poter compiere un viaggio del più grande interesse per vie nuovissime o raramente percorse, improntato al tono di signorilità consueto al Touring e alle condizioni più vantaggiose.

PROGRAMMA RIASSUNTIVO DELL'ESCURSIONE

Comitive Riunite — *13 aprile*, Imbarco a Napoli: ore 21,30; *14 id.*, Rapida visita di Palermo; *15 id.*, Arr. a Tripoli. Visita della città.

Comitiva A — *16 aprile*, Visita di Tripoli e di Garian; *17 id.*, Garian-Tarhuna-Homs; *18 id.*, Homs-Leptis Magna-Tripoli; Part. da Tripoli, ore 23.30; *19 id.*, Sosta a Malta e breve visita a La Valletta; *20 id.*, Arr. a Siracusa ore 6 (facoltativo: Siracusa-Napoli); *21 id.*, Arr. a Napoli ore 9.30.

Comitiva B — *16 aprile*, Tripoli-Leptis Magna-Tripoli; *17 id.*, Oasi di Tripoli (pomeriggio libero); *18 id.*, Tripoli-Garian-Jefren; *19 id.*, Jefren-Nalut; *20 id.*, Nalut-Gadàmes; *21 id.*, Sosta a Gadàmes; *22 id.*, Gadàmes-Nalut; *23 id.*, Nalut-Jefren; *24 id.*, Jefren-Tripoli; *25 id.*, Tripoli-Sabratha-Tripoli.

Comitiva C — *16 aprile*, Tripoli-Leptis Magna-Sliten-Misurata; *17 id.*, Misurata-Hon; *18 id.*, Sosta a Hon; *19 id.*, Hon-Sebha; *20 id.*, Sebha-Murzuk; *21 id.*, Murzuk-Sebha-Brak; *22 id.*, Sosta a Brak; *23 id.*, Brak-Gheriat; *24 id.*, Gheriat-Garian; *25 id.*, Garian-Tripoli.

Comitive B e C — *25 aprile*, Partenza da Tripoli ore 23,30; *26 id.*, Sosta a Malta, e breve visita della città La Valletta; *27 id.*, Arr. a Siracusa ore 6 (facoltativo: Siracusa-Napoli); *28 id.*, Arr. a Napoli ore 9,30.

RIDUZIONI FERROVIARIE DEL 50 %

Chiedere il programma illustrato alla Sede del Touring (Corso Italia 10, Milano) unendo franc. post. da L. 0,50

(fot. Pezzini)

SELINUNTE – Lato Nord (ricostruito) del Tempio C (VII° Secolo)

Allegato al fascicolo di Marzo 1935 XIII de "Le Vie d'Italia„
Stampa Stab. Pezzini - Milano IV

(fot. Brogi)

SELINUNTE - La metopa delle nozze di Giove e Giunone (Museo di Palermo)

(fot. Brogi)

SELINUNTE - La metopa di Atteone divorato dai cani (Museo di Palermo)

(fot. Anderson)

SELINUNTE - LA METOPA DI APOLLO CHE GUIDA LA QUADRIGA (Museo di Palermo)

GLI ALBERGHI SUBURBANI SORTI NEL QUARTIERE DELLA GARBATELLA A ROMA.

CASE PER IL POPOLO

Tra le opere più grandiose e significative compiute nel dopoguerra dal nostro Paese per affermare la sua decisa volontà di rinascita, va certamente annoverata la costruzione di numerosissime case per il popolo.

Quest'opera di bonifica civile, meno appariscente forse di altre bonifiche, perchè sparsa e divisa nelle molte città della Nazione, non è per questo meno imponente e meno grandiosa. « Complessivamente — sono parole pronunciate dal Ministro dei Lavori Pubblici in occasione del Congresso internazionale della proprietà edilizia tenutosi in Roma nel 1932 — complessivamente, fra i Comuni, gli Istituti di case popolari, le Cooperative e l'Istituto nazionale per le abitazioni degli Impiegati dello Stato sono stati costruiti, dal 28 ottobre 1922 al 28 ottobre 1932, oltre 6000 fabbricati con 50.191 alloggi e 193.000 vani utili sopra una superficie di 1.873.929 mq. e per l'ammontare di oltre 3.300.000.000 ».

Lo Stato è intervenuto in quest'opera colossale versando in conto capitale quasi 100 milioni, mentre si è assunto un onere annuo di 61 milioni pel pagamento degli interessi di somme mutuate. Esito di questo sforzo imponente è stato il dare alloggio a circa 215.000 persone: risultato al quale va aggiunto l'apporto indiretto recato al miglioramento delle abitazioni per il popolo in seguito all'influenza indubbia che sul mercato delle abitazioni ha esercitato l'apparire di alloggi costruiti secondo criteri igienici e tecnici radicalmente diversi di quelli precedentemente seguiti.

●

Il problema della casa, lo studio dell'abitazione, negli ultimi decenni è stato approfondito in tutti i suoi aspetti. Se un tempo alla casa si chiedeva solo ricovero contro le intemperie, e se le case più umili non erano fino a poco tempo addietro che la traduzione in muratura della capanna in cui aveva-

LE BELLE, RAZIONALI COSTRUZIONI DI VAL MELAINA A ROMA, E GLI ARIOSI GIARDINI CHE LE ALLIETANO.

no vissuto i nostri progenitori, già sulla fine del secolo scorso — e ancor più al principio dell'attuale — si era manifestato un movimento di reazione contro uno stato di cose che troppo aveva durato, e del quale ormai si riconosceva il danno profondo per le forze della stirpe. Il movimento fu generale nei Paesi civili. In America ed in Europa ci si accorse che troppe nostre case erano terribilmente invecchiate: al progresso dei mezzi di comunicazione, al progresso dei pubblici servizi non aveva corrisposto quello dell'abitazione per il popolo. Questa permaneva suppergiù immutata. Sorsero così in tutto il mondo civile iniziative intese al miglioramento delle abitazioni popolari. Alle *Better home* americane fecero riscontro le associazioni per la lotta contro gli *slums* inglesi, contro i *taudis* francesi, contro i tuguri nostri: manifestazioni tutte di una stessa tendenza, provocate dalla medesima necessità.

CUCINA E SALETTA NEL FABBRICATO MODELLO DELLA GARBATELLA.

L'Italia doveva trovarsi in prima linea in questa energica azione di rinnovamen-

UN LOTTO DI CASE POPOLARI ALLA BORGATA GIARDINO ALLA GARBATELLA (ROMA).

to. Non solo perchè l'azione rientrava appieno in quelle direttive del Governo che intendono al rafforzamento della stirpe attraverso le infinite provvidenze (che vanno dall'assistenza alla maternità e all'infanzia a tutte le varie forme di aiuti coi quali si intende promuovere l'incremento demografico del Paese): ma perchè l'Italia, accanto alle glorie del suo passato multisecolare, aveva accumulato nelle sue città molte miserie, e sentiva più grande la necessità di rimediare ai danni derivati da un addensamento della popolazione nelle parti più antiche; addensamento che non solo aveva sovente deturpato le stesse zone monumentali, ma aveva confuso il bello con quel « pittoresco » che troppo spesso s'imparenta col sudicio e col trasandato.

La buona abitazione è condizione essenziale di salute e di benessere: aggiungiamo che il valore sociale di una casa che sappia farsi amare e desiderare è altissimo. Da una buona casa esce un lavoratore sereno, sano, solerte, che dà al lavoro allegra energia ed ha una indubbia superiorità su chi lavora senza la visione di una casa accogliente, dove ritrovare la famiglia assistita da quel modesto benessere che è il miglior compenso alle dure fatiche dell'officina.

Quante abitazioni accoglienti si avevano in Italia fino a qualche decennio addietro? Pochissime. Quante se ne hanno oggi? Lo abbiamo visto: numerose, e belle e ricercate, desiderate dalle popolazioni, che ormai disprezzano le vecchie case, le abbandonano e le svalutano, così condannandole a riformarsi od a sparire.

●

Le case che le nostre città offrivano al popolo dei lavoratori prima dell'attuale riforma rispondevano a due tipi, derivanti da due diverse situazioni.

V'erano le abitazioni cosiddette « centrali », situate nel cuore delle vecchie città. Quartieri vecchissimi, case vecchissime. Ambienti poco illuminati, strade anguste, cortili che — quando esistevano — meritavano più che altro l'appellativo di pozzi, tanto la luce vi penetrava a fatica. Muri decrepiti, odoranti di muffa e di stantìo: pavimenti sconnessi e ultralogori. Addensamento della popolazione spinto all'estremo. Era questo il risultato di una situazione che era andata aggravandosi attraverso i secoli.

Anche le case, tutti ormai lo sanno, hanno una loro vita. Nascono, vivono, s' am-

212

IL TRIONFO DELLA « RINGHIERA » NELLE CASE COSTRUITE CON MATERIALI DI RIFIUTO.

malano, muoiono. Quando s'ammalano, s'interviene con lavori di miglioria e di manutenzione, fin che ciò riesce possibile. Ma giunge il momento in cui anche le spese di miglioria e di manutenzione risultano sproporzionate al reddito ottenibile. Pochi, a questo punto, hanno il coraggio (fors'anche per mancanza di mezzi), di sopprimere senz'altro un organismo decrepito per sostituirlo con un altro più giovane e più vigoroso.

È accaduto così che le belle abitazioni del ceto signorile e del ceto medio che si trovavano nel cuore delle vecchie città, col volger degli anni sempre meno rispondessero alle esigenze di quelle classi più elevate della popolazione che chiedevano alloggi sempre meglio disposti ed arredati.

L'organismo delle vecchie case non sempre era suscettibile di albergare i nuovi impianti di cui la casa si voleva fornita. La concorrenza delle abitazioni sorte secondo i dettami della nuova edilizia era formidabile. Si accentuava l'esodo della popolazione civile dalle case del centro: donde diminuzione del reddito di queste proprietà che non poteva essere compensata se non da un più intenso sfruttamento e da una diminuzione delle spese. Via via gli alloggi signorili si trasformarono così in alloggi popolari. I nuovi inquilini non chiedevano riforme in essi: pagavano alte pigioni che risultavano sopportabili solo in ragione di un addensamento spinto all'estremo e non avevano eccessive esigenze. Così una famiglia cui abbisognavano tre locali si concentrava con la stessa spesa in un unico locale, col solo vantaggio di vivere nel cuore della città. Nessuno si rendeva conto dei danni che simile addensamento causava: solo le statistiche rilevavano la permanenza in questi quartieri di focolai di tubercolosi, di tifo, di infiniti altri mali che decimavano nel fiore dell'età la popolazione dei lavoratori.

Le case, che chiameremo meno vecchie, situate alla periferia delle città — frutto

MILANO - UNA VEDUTA INTERNA DEL « VILLAGGIO TIEPOLO »

MILANO - UN LOTTO DI CASE DEL NUOVO « QUARTIERE CAIMI ».

dell'espansione urbana conseguente allo sviluppo industriale avvenuto alla fine dello scorso secolo — se non si trovavano in condizioni altrettanto tristi, non rispondevano tuttavia

MILANO - UN GRUPPO DI CASE DEL NUOVO « QUARTIERE BARACCA »

a quei criteri sociali che oggi, fortunatamente, hanno prevalso.

Case accoglienti? No certamente. Case dalle quali l'operaio rifuggiva il più presto possibile, e che lo incoraggiavano alla vita dell'osteria; ricoveri per consumarvi i pasti e per dormirvi e nulla più. Lunghi ballatoi correnti dinanzi alle finestre delle abitazioni, cosicchè ogni intimità della casa era soggetta allo sguardo degli indiscreti: promiscuità dei servizi più gelosi: baraonda obbligatoria di comari e di bimbi, contatti inevitabili tra le famiglie, ben più di quanto sia richiesto dalla convivenza sociale: insomma profanazione di tutto ciò che può essere poesia, elevazione del concetto famigliare: sostituzione di una gehenna turbolenta a quello che avrebbe dovuto essere il luogo del pacato riposo. Inutile richiedere a queste abitazioni il ritemprarsi delle fatiche del lavoro, il godere della serena pace della famiglia, delle grazie dei bimbi, della gioia intima del proprio nido.

Che cosa fossero queste case — vecchie o meno vecchie ch'esse fossero — non è inutile ricordare, non foss'altro che per misurare il cammino compiuto attraverso il confronto con le abitazioni che oggi si offrono ai lavoratori. Nè un falso amor proprio ci può trattenere dal metter il dito sulla piaga, poichè — come avvertimmo — il male dei tuguri tocca non solo tutto il vecchio mondo, ma l'America stessa che ama qualificarsi ancora « nuovo mondo »: e l'Italia può vantarsi di essere tra gli Stati che meglio hanno provveduto a risolvere l'imponente problema.

●

Imponente problema infatti è questo, qualunque sia l'aspetto che se ne consideri. Per la sua mole enorme, anzitutto. Il fabbisogno di buone abitazioni per il popolo è colossale, infatti, e involge necessità finanziarie formidabili, anche se si considerino solo le abitazioni urbane e si taccia per ora delle abitazioni rurali a cui si è volta oggi l'opera del Governo. Imponente, poi, pel rivolgimento

MILANO - CASE DEL « QUARTIERE CORRIDONI » E CORTILE CON CAMPI DA GIUOCO.

IL « QUARTIERE BELFIORE » (CITTÀ GIARDINO) A VARESE.

che esso provoca nei valori economici. Si tratta di votare alla distruzione numerose vecchie case non più suscettibili di essere trasformate. Quindi, spostamento di interessi, svalutazione di edifici non più capaci di produrre un onesto reddito: necessità dell'intervento dei pubblici poteri sia finanziariamente, sia igienicamente, con dichiarazioni di inabitabilità, con indennità e via via.

Ed è problema tecnico, infine, assai complesso: non tanto per lo studio planimetrico degli alloggi, quanto per la necessaria soluzione delle molte questioni che si presentano collateralmente al problema principale. Ubicazione dei quartieri popolari, loro distribuzione, loro estensione: tipo delle case, alloggi in edifici a parecchi piani o in casette isolate, servite da giardino e da orto; studio dei servizi accessori, collettivi o non: infine, esame economico del problema, inteso a raggiungere il massimo effetto utile col minimo dispendio.

I tecnici e gli amministratori italiani hanno studiato a fondo tutti questi problemi, hanno vagliato il pro ed il contro dell'esperienza altrui e hanno così raggiunto risultati veramente degni d'ammirazione.

Essi si sono posti come norma fondamentale che lo studio degli alloggi per il popolo deve interpretare il fenomeno sociale: il problema tecnico si confonde adunque col problema economico e con quello sociale: l'aderenza della teoria alla pratica è essenziale nella soluzione di quesiti come questi, pei quali non è possibile stabilire norme fisse, rigide, adatte per ogni luogo e per ogni situazione e occorre invece la massima sensibilità dei bisogni sociali per applicare in ogni caso i provvedimenti più adatti. Creare nel popolo l'amore ed il senso della casa: questo deve essere — in sintesi — lo scopo cui deve tendere ogni sforzo.

Si incominciò dunque col dar il bando ai lunghi ballatoi, distanziando il più possibile gli accessi ai diversi alloggi, così da renderli relativamente indipendenti. Poi si fornì ogni alloggio di servizi proprî: acquaio, latrina e, spesse volte, anche bagno. Infine si operò all'interno degli alloggi.

Il locale *omnibus*, ampio, ma destinato a tutti i momenti della vita familiare non rispondeva più ai nuovi bisogni. Neppure si poteva più ammettere che nello stesso locale, per ampio che fosse, si dovesse vivere, far da cucina, dormire e dormire tutti assieme, genitori, figli dei due sessi e, in non rari casi, anche qualche aggregato alla famiglia, col

pericolo di quei disordini morali che a tutti sono noti. La differenziazione delle funzioni della casa si imponeva; come si imponeva la necessità di offrire ad ognuna di queste principali funzioni un locale a ciò espressamente destinato.

Poichè d'altra parte non era possibile trascurare l'aspetto economico del problema e — per cospicui che fossero — i mezzi finanziari a disposizione dovevano essere dosati in modo non solo da evitare qualsiasi spreco, ma da ritrarne vantaggio pel maggior numero possibile di persone, così si son ridotte le dimensioni dei locali al minimo compatibile coll'uso che di essi si voleva fare. Meglio un alloggio di due, tre locali piccoli, che non un locale solo, ampio, ma destinato a tutti gli usi.

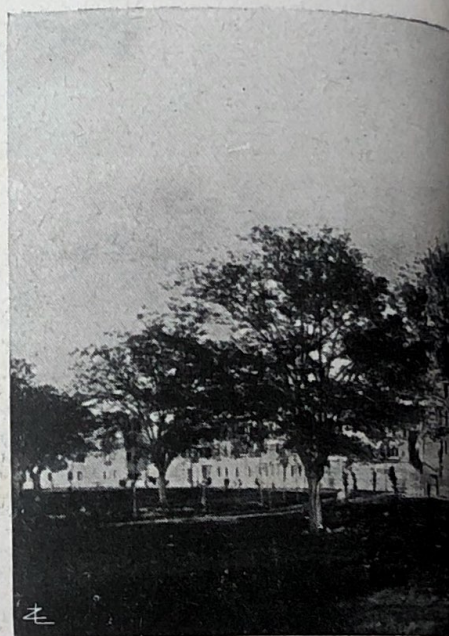
●

Gli Americani a questo riguardo erano giunti alle estreme conseguenze: l'alloggio operaio era costituito da un solo locale di dimensioni notevoli, nel quale doveva soggiornare e pernottare la famiglia, grazie a quei letti ribaltabili che la industria ha messo a disposizione dei costruttori. Intorno a quest'unico locale di dimensioni sufficientemente ampie si distribuiva una quantità di localetti di dimensioni minime destinati a funzionare da vestibolo, da cucina, da guardaroba, da bagno, da ritirata. La differenziazione dei locali in relazione ai servizi era ottenuta; ma la concentrazione della vita diurna e notturna in un solo locale, se può corrispondere ai bisogni e alle consuetudini americane, urta invece contro il nostro modo di vivere, anche nelle classi inferiori della popolazione. Basta pensare al caso di una anche lieve indisposizione che obblighi a letto uno dei componenti la famiglia per comprendere come la vita degli altri membri della famiglia stessa resti paralizzata; senza dire che in questo caso il letto ribaltabile riesce ingombrante e impedisce lo svolgersi delle altre funzioni familiari.

QUA

In Italia, come del resto in generale in Europa, si è evitato di toccare questi estremi. Si è data ogni cura allo studio dell'alloggio minimo, ma più che altro avendo di mira quella semplificazione e riduzione delle dimensioni che ancora permetta di raggiungere quel minimo di comodità che rende gradita la casa.

Nelle case popolari italiane il locale di soggiorno, centro della vita familiare, ha conservato ampiezza superficiale sufficiente perchè, sotto gli occhi della madre, i bimbi possano darsi ai loro giuochi o dedicarsi ai loro studi. Non manca un angolo nel quale, relativamente appartato, il capo di famiglia può concedersi qualche lettura che nel godimento intellettuale lo riposi dalla fatica fisica.

La tavola su cui si preparano i cibi, il fornello su cui cuociono, l'acquaio dove si rigovernano le stoviglie sono assai spesso appartati dal locale di soggiorno, in un localetto munito di propria finestra e che all'occorrenza si può separare dal primo col chiuderne l'uscio di comunicazione, eliminando così ogni elemento maleodorante e mantenendogli un carattere di proprietà che non riesce sgradito certamente neppure nelle case per modeste ch'esse siano.

Nei riguardi delle camere da letto si sono in generale separati i genitori dai figli più grandicelli; e per le famiglie numerose, si sono separati i figli dei due sessi. Naturalmente l'aumento del numero delle camere ha reso necessario ridurne al minimo la superficie. Mai però si è scesi al disotto di quanto è perentoriamente richiesto dalle norme igieniche più razionali.

SIMPATICA SFILATA DI COMODI E PRATICI VILLINI DEL QUARTIERE VITTORIA A VARESE.

ITTORIO EMANUELE III NELL'ISOLA DI SANT'ELENA A VENEZIA, VEDUTO DAI GIARDINI PUBBLICI.

Si deve aggiungere che, allo scopo di ridurre sempre più la superficie degli alloggi, e conseguentemente diminuirne il costo, questi in generale furono aggruppati in quartieri, accanto ai quali fu così possibile dar vita a tutte le provvidenze assistenziali che sono un portato del moderno progresso: asili pei bimbi, biblioteche, sale di ritrovo, locali per conferenze, per spettacoli cinematografici; poi, servizi di lavanderie, di bagni hanno potuto essere sistemati presso i maggiori nuclei di case popolari, così da integrare le funzioni della vita familiare.

Insomma si è cercato di dare al popolo, attraverso la casa, la possibilità di una vita completa ed attraente nei riguardi morali e materiali.

●

Appunto per queste ragioni i quartieri di case popolari sono sorti in località particolarmente ridenti, alla periferia delle città. In generale non si è ecceduto nel formare quartieri mastodontici, che avrebbero con la loro monotonia tolto all'ambiente il carattere di serena freschezza che invece doveva dominarvi.

Non si volevano più i « casermoni » d'un tempo, ma non si volevano nemmeno i quartieri dove si ammassassero venti, trentamila

IL QUARTIERE URBANO DEL NUOVO PORTO INDUSTRIALE DI VENEZIA (MARGHERA) HA GRUPPI DI GRAZIOSE CASE POPOLARI.

persone: piccole città, troppo omogenee per non riuscire opprimenti, e anche troppo facilmente destinate a ricordare quei *ghetti* di infelice memoria in cui un tempo si confinavano gli abitanti di religione israelita.

E poi non si voleva formare alla periferia delle città quell'addensamento che si distruggeva al centro, preparando ai posteri problemi da risolvere non dissimili da quello che stiamo oggi risolvendo.

Il diradamento delle abitazioni si sarebbe certamente conseguito nel modo migliore ove fosse stato possibile offrire alloggio ad ogni famiglia in una casetta con orto e giardino. In generale non si è potuto giungere sin qui: non tanto perchè ciò urtasse contro le consuetudini di vita delle nostre popolazioni, quanto per la contrarietà che le pubbliche amministrazioni sentono verso la formazione di simili quartieri.

Ancora la nostra mentalità non sa staccarsi dal quartiere-giardino formato da casette pretenziose — più villini che case —; e la possibilità di una soluzione attraverso la costruzione di case modestissime e veramente economiche, che formino architettura più con la loro distribuzione che non con le loro caratteristiche particolari, non è che raramente entrata nella pubblica coscienza.

Neppure si pensa che le difficoltà derivanti dalla maggiore estensione da darsi ai pubblici servizi quando le abitazioni si distendono su vaste superfici, possano rimuoversi sia con un'oculata riduzione delle dimensioni delle strade, sia istituendo una graduazione delle strade stesse in rapporto all'uso a cui devono servire, sia infine distribuendo accortamente le varie canalizzazioni così da evitare ogni spreco ed ogni superfluo.

Che se poi le pubbliche amministrazioni non limitassero la loro considerazione alla preoccupazione della maggiore spesa per la formazione di questi pubblici servizi, ma vi contrapponessero il minor onere che ad esse deriva dal crescere di una popolazione sana, che — appunto perchè vive molto all'aperto — sente tanto minor bisogno di cure di sole, di mare e di montagna e non è più predestinata ad affollare i costosi tubercolosari, certamente vedrebbero il loro vantaggio nel promuovere la formazione di quartieri-giardino.

L'Italia possiede un bene inestimabile in quel dono meraviglioso della natura che è il suo sole, il suo clima, che consente per lar-

CASE POPOLARI DEL QUARTIERE VITTORIO EMANUELE III A VENEZIA CON UN BEL « CAMPIELLO ».

ghissima parte dell'anno la vita all'aperto, dove le emanazioni ed i raggi più favorevoli alla vita esercitano il loro benevolo influsso.

Godiamo noi a sufficienza di questo dono, o invece ci limitiamo a dosarlo nelle cure che durano uno, due mesi all'anno, quando potremmo usarne di continuo se le nostre case, e specie quelle degli operai, che più sentono il bisogno di una vita igienica e rigeneratrice, fossero sparpagliate tra il verde?

Se le abitazioni del popolo potessero trasformarsi in casette sopprimendo i casoni, l'abitazione potrebbe subire ulteriori semplificazioni e tornare soprattutto il ricovero per le giornate fredde e piovose, il luogo per prendere i pasti e per dormire, e ancora ridurre le sue dimensioni; perchè l'abitazione sarebbe costituita dalla casa, ma soprattutto dallo spazio libero che la circonda, gioia dei bimbi che sarebbero sottratti ai pericoli della strada, gioia delle massaie che potrebbero dedicarsi all'orto, all'allevamento degli animali domestici, gioia dell'operaio che nelle ore del riposo si ingentilirebbe nell'abbellire di fiori il proprio giardino.

Naturalmente i quartieri composti di casette, che tendono ad aumentare la superficie delle città hanno un presupposto: e cioè l'istituzione di convenienti mezzi di trasporto in comune, rapidi, frequenti e capaci. Perciò le abitazioni in casette si sono sviluppate soprattutto nelle città medie e piccole. Nelle grandi città l'ubicazione eccentrica dei quartieri di casette non ha dato loro grande fortuna e la preferenza è rimasta alle case ad appartamenti multipli.

Anche qui, però, non si è trascurato di provvedere per eliminare l'addensamento: e cioè si è per lo più evitata la eccessiva sovrapposizione di piani nello stesso edificio e si è ridotto al minimo il numero degli alloggi aventi accesso dal medesimo pianerottolo. Si è poi cercato di dare ad ogni alloggio il beneficio del riscontro d'aria, che ne assicura una efficace ventilazione, disponendo avvedutamente i locali in modo che ogni abitazione fruisca di finestre situate su due diverse facciate dell'edificio. Infine, poichè in questi alloggi costituiti da pochissimi locali l'abitare è pressochè continuo, si è posto come principio generale che almeno uno dei locali possa godere dei raggi del sole durante parecchie ore

ALCUNI CASEGGIATI DEL NUOVO QUARTIERE POPOLARE DI OREGINA A GENOVA.

della giornata. E gli edifici furono tra loro convenientemente distanziati, sopprimendo i cortili chiusi, dove l'aria può ristagnare.

Poi si situarono i quartieri nelle zone delle città in cui si ha maggiore dovizia di ampie strade e vicinanza di giardini. Insomma, furono messi in atto tutti i correttivi atti ad attenuare il danno che si produce dall'agglomerare troppe persone su pochissimo spazio.

E così edifici, alloggi multipli, casette, case minime, quartieri e villaggi-giardino hanno tutti, volta a volta, a seconda delle maggiori opportunità, recato il loro contributo all'opera grandiosa di miglioramento delle abitazioni, di cui già oggi si sente il beneficio sociale e più ancora si sentirà in avvenire, poichè la efficacia di questi provvedimenti si ripercuote nel tempo, elevando il tenore di vita del popolo, e migliorandone le caratteristiche fisiche.

PARTICOLARE DI UNA CUCINA DI CASA POPOLARE A GENOVA.

●

Poichè soprattutto si deve ancora ripetere come in un argomento complesso qua-

LE SIMPATICHE CASETTE ECONOMICHE DELLA CITTÀ GIARDINO IN FORMAZIONE A GENOVA.

le è quello delle abitazioni per il popolo non convenga — nè d'altra parte sia possibile — determinare criteri da seguirsi in via assoluta in ogni luogo e sotto ogni cielo.

Differenze di clima, di consuetudini locali, di metodi costruttivi possono rendere qui opportuna una soluzione che là dovrebbe essere combattuta.

Questa nostra Italia, tanto varia nei suoi aspetti, nelle sue caratteristiche geografiche e topografiche, nelle sue tradizioni, non può accogliere criteri unitari per quanto riguarda la casa per il popolo. I luoghi di pianura ben differiscono da quelli montani: i comuni appenninici son ben altra cosa di quelli alpini: l'ambiente delle città industriali nulla ha a che vedere con quello delle città residenziali: e il sole in Puglia e nella Sicilia dardeggia ben diversamente che nel Settentrione d'Italia.

Perciò l'espressione tecnica delle varie soluzioni date al problema della casa per il popolo è eccezionalmente varia. In un solo punto concordano meravigliosamente tutte le costruzioni che numerosissime sono sorte nella penisola negli ultimi decenni: tutte le case sono linde, sfogate, aereate, soleggiate: promettono vita tranquilla a chi le abita: sono serene ed accoglienti: esercitano sulle folle un'attrazione indubbia, e destano così l'amore al proprio nido, contribuendo efficacemente a quella politica sociale che il Governo promuove allo scopo di rafforzare la compagine familiare.

Ecco infatti Roma stessa, adottare sia il tipo delle case ad alloggi multipli nei dintorni della città, sia invece il tipo a casetta nei quartieri della Garbatella, nella città giardino di Monte Sacro (Aniene), dove le accidentalità del terreno meglio si prestano ad un diradamento degli edifici: ed ecco anche le costruzioni dell' Istituto romano soggiacere a preoccupazioni architettoniche, che sembrerebbero eccessive in qualsiasi altro luogo, ma che invece non possono escludersi in una città dove tutto è arte e storia.

Ecco Milano costruire i suoi quartieri di case per il popolo alla periferia della città, contenendo invece le preoccupazioni decorative nei limiti di una sana praticità e formare quartieri di abitazioni pel ceto degli impiegati più modesti, per gli operai, per gli sfrattati, per i poveri, per i poverissimi, adottando i tipi più diversi di alloggio a seconda dei casi. In generale non si è qui ecceduto nell'altezza degli edifici, anche in relazione alle con-

IL POCO EDIFICANTE SPETTACOLO CHE OFFRIVANO A NAPOLI, PRIMA DELL'AVVENTO FASCISTA LE CASE DEL QUARTIERE DEI GRANILI SULLA VIA DI PORTICI.

dizioni di clima, mentre non si è trascurata la costruzione di casette modestissime ad un solo piano, che intendono avviare una popolazione troppo abituata a stiparsi nella propria abitazione verso i benefici della vita all'aperto.

E poi Napoli, che demolisce gruppi di case vetustissime e vi sostituisce quartieri ameni e studiati con criteri di modernità. Alle *grotte*, combattute con ogni energia, si sostituiscono case sane ed economiche, che la popolazione si contende tanto le apprezza.

Venezia non dimentica le sue tradizioni di bellezza, ma non vuol essere soltanto la sognante regina delle Lagune: in un mirabile risveglio di energie provvede alle case del suo popolo e forma quartieri di edifici che rinnovano le energie dei fortunati che possono abitarvi, senza deturpare per questo il suo incantevole paesaggio con mastodontici casoni di tipo internazionale.

E poi ancora Torino, Genova, Firenze, Trieste, Palermo, Brescia; e ancora le piccole città. Un elenco comprenderebbe tutti i centri abitati d'Italia, tanto è stato il fervore di rinnovamento portato in quest'opera altamente benefica.

Poichè non bisogna tacere che non soltanto questa provvidenziale opera di rigenerazione riflette la sostituzione di alloggi decorosi ed igienici ai tuguri nei quali imputridiva la popolazione più umile: essa si estende ad altri campi profittando dell'adunata di famiglie modeste che consegue alla formazione dei quartieri popolari per dare al popolo una educazione morale ed igienica, elemento potente di progresso sociale.

Così le agglomerazioni popolari, altra volta temute perchè si pensava accentuassero le divisioni di classe e fomentassero lo spirito di ribellione, oggi invece, nel clima di concordia che ispira la politica nazionale, divengono fattore efficacissimo per la elevazione del popolo.

Sono gli asili dell'Opera Maternità ed Infanzia, le provvidenze per la cura dei bambini e l'assistenza alle madri, sono le scuole di economia domestica, sono le conferenze istruttive d'argomento igienico e pratico, sono le biblioteche, il cinema istruttivo, gli uffici di assistenza: tutto un complesso di istituzioni che non solo sorregge il popolo nei suoi bisogni momentanei, ma gli insegna come provvedere nei bisogni avvenire.

LE BELLISSIME CASE POPOLARI DEL RIONE MIRAGLIA A FUORIGROTTA (NAPOLI).

●

Ci si chiederà come si sia potuto giungere a tanto risultato e come si siano apprestati i formidabili mezzi necessari per raggiungerlo. Anche sotto questo aspetto l'Italia può compiacersi dell'opera tenace, continua, infaticata che ha integrato l'iniziativa dei primi audaci pionieri del movimento di rinnovazione della casa.

La prima legge organica in materia di edilizia popolare risale infatti al 1903 e fu opera di Luigi Luzzatti. È con quella legge che si determina il carattere della casa popolare basandosi sull'entrata familiare complessiva (non più di 3500 lire annue) e sul valore locativo dell'alloggio.

Al tempo stesso lo Stato interveniva esonerando per dieci anni da ogni imposta fondiaria le case per il popolo che fossero costruite da Comuni o da Enti pubblici: e gli Istituti pubblici di credito furono autorizzati a sovvenzionare la costruzione di case per il popolo fino all'importo della metà del valore costruttivo, e fino al 90 % dello stesso valore quando alla sovvenzione degli alloggi popolari partecipassero anche i Comuni.

Si trattava di un primo tentativo di intervento dello Stato; intervento naturalmente timido e cauto.

Nell'anno 1919 la « Legge Luzzatti », che nel frattempo aveva subito parecchi ritocchi consigliati dall'esperienza, tra i quali quello importantissimo con cui fu data ai Comuni facoltà di espropriare i quartieri insalubri e fu fatto obbligo di integrare le private iniziative edilizie là dove esse risultassero deficienti, fu radicalmente riformata. Tra le altre disposizioni, notevolissima la concessione della esenzione venticinquennale dalle imposte fondiarie, che dal 1927 fu poi estesa anche alle costruzioni private.

Ma non solo indirettamente lo Stato intervenne per la soluzione del grave problema. Fino al 1925 lo Stato contribuì col pagamento del 2 al 3 % sugli interessi delle ipoteche. Più tardi lo Stato adottò il criterio di sovvenzionare la costruzione delle case, là dove i Comuni non potessero provvedere esclusivamente con mezzi propri, e queste sovvenzioni ammontarono, come si disse, a circa 100 milioni di lire, mentre l'onere annuo a carico del bilancio dello Stato per interessi delle somme mutuate salì a 61 milioni.

IL QUARTIERE ODIERNO DEI GRANILI, PERCORSO DA UNA NUOVA STRADA ED INTITOLATO A S. A R. IL PRINC. DI PIEMONTE

I Comuni dal canto loro sono intervenuti contribuendo in parte al servizio di interessi delle somme mutuate; in parte completando le sovvenzioni date con prima ipoteca dagli Istituti di Credito, che ammontano al 75 % delle somme necessarie, e quindi aggiungendo il residuo 25 %; in parte, infine, con sovvenzioni a fondo perduto.

Nè si è trascurato di attrarre il privato risparmio nell'investimento in case, in quanto la proprietà dell'alloggio da parte di chi vi abita non solo è vantaggio pel proprietario, che vi è incoraggiato al risparmio, ma costituisce elemento di tranquillità sociale.

Si sono costruiti alloggi che vengono ceduti con pagamento rateale, con o senza acconti anticipati, altri con combinazioni di assicurazione sulla vita: ed anche si sono venduti a privati edifici costruiti dagli Istituti speciali.

Con ciò si è fatta anche della buona e pratica propaganda dei criteri che devono presiedere oggi alla costruzione delle case per il popolo e si è combattuto con l'arma di una sana concorrenza il sussistere delle case malsane e antigieniche, che vengono via via abbandonate, a mano a mano si offra al popolo la possibilità di abitare meglio.

Nè si deve tacere dell'influenza che la costruzione dei nuovi alloggi da parte degli Enti pubblici ha esercitato sull'edilizia in generale e in particolare sulla costruzione delle case per il popolo.

Si può dire che questo settore dell'edilizia si sia risvegliato da un lungo sonno e che sia stato trascinato finalmente sulla via del progresso, abbandonando pregiudizi tradizionali. Non si pensa più oggi che dalle case per il popolo debba escludersi ciò che è proprietà e decoro perchè — come si diceva un tempo — « proprietà e decoro non sarebbero rispettati più d'un mese e la casa sarebbe deteriorata irrimediabilmente in brevissima ora ». No: oggi si è convinti che la proprietà e il decoro impongono il rispetto: e che la casa decente educa l'inquilino: e i materiali che l'industria mette a disposizione consentono di non disgiungere l'economia da una misurata decenza, mentre la genialità dei nostri costruttori sa rendere attraente la casa impiegando mezzi modestissimi e solo giovandosi di quell'armonia di colori e di proporzioni per cui eccelle — come ha sempre saputo eccellere — la natura degli italiani.

Così, per energico impulso dello Stato, e per mirabile concordia di legislatori, di tecnici, di amministratori, di artisti, il formidabile problema è avviato alla soluzione. Moltissimo è già stato fatto: molto si farà ancora, distruggendo quartieri di tuguri, costruendo nuove case, per dare il sole al popolo che lavora.

Ne è garanzia la promessa del Capo del Governo, ribadita anche in recenti manifestazioni: risanare le case coloniche, risanare gli alloggi degli operai, dare al popolo le abitazioni sane e belle cui ha diritto chi col lavoro contribuisce al progresso della Nazione.

Anche la guerra ai tuguri è una di quelle nobili guerre che il Capo del Governo mostra di preferire.

CESARE ALBERTINI

(*fot. Pezzini, Milano*)

LA CATTEDRALE, IL PORTO E LA COSTA CALABRESE, DALLA NUOVA STRADA DI CIRCONVALLAZIONE.

MESSINA, LA BELLA RISORTA

Chi viaggi dal Settentrione o dal Centro dell'Italia verso la punta della Calabria, comincia a spalancare gli occhi per piacevole meraviglia quando, dopo la notturna tenebra e il dormiveglia trascorso sul direttissimo che lo porta verso il Sud, lo svegliano i raggi del sole che vivaci penetrano attraverso ai finestrini.

Il turista scosta allora la tendina dal vetro. Oh, lo stupendo spettacolo! Il mare sconfinato quasi lambisce la ferrovia, listato dei colori di una cromatica scala che va dal bianco delle creste dell'ondate, alle gradazioni di verde, alle sfumature d'azzurro frastagliato da onderelle. Giù, verso la costa estrema della penisola, sorridono tra la nuvolaglia consolanti lembi di azzurro: un azzurro lucido, vivo, quale raramente possiamo godere nel settentrione, dove abbiamo da poche ore appena lasciato la neve e la nebbia sui campi.

L'occhio si diletta nella ridda dei colori delle cose e degli elementi che si osservano nella pur rapida corsa del treno. Ecco, fiumicelli dal letto sassoso, rigati d'acque torbide, e gonfi per temporali in montagna, scendono giù precipitosi dalle alture, tingendo di giallo o di sanguigno la riva del mare. Ecco paesi, piccole città occhieggianti sull'immensa distesa d'acqua, villaggi rupestri dalle impervie salite, aspri nidi rocciosi appollaiati sopra cocuzzoli; poi stazioni ingiardinate, barche e vele aspettanti presso la costa, una nave fumante in alto mare, un aeroplano sorvolante lo spazio. Ogni cosa ci distrae piacevolmente.

Ci approssimiamo alla punta dello « Stivale ». Ecco infatti, dopo l'enorme rupe di Scilla, s'intravedono finalmente le coste dell'« isola del fuoco», che alla punta si erge di fronte. Il nostro sguardo è attirato da una bianca, imponente distesa di fabbricati, digradanti a semicerchio fino ad adagiarsi sulla riva, e da una selva di antenne, un movimen-

LO STRETTO E LA COSTA CALABRESE, CON REGGIO, VEDUTI DALLA CIRCONVALLAZIONE. (*fot. Pezzini, Milano*)

to intenso di velieri, di motonavi e di vapori.

È Messina la bella dolorosa, la vaghissima città risorta dall'immane catastrofe del 28 dicembre 1908, in cui perirono circa 84 mila dei 120 mila suoi abitanti.

La città è stata ricostruita sullo stesso terreno — anche questa, come le altre volte in cui andò distrutta — per quel tenace amore che l'uomo porta alla sua terra natale e che lo abbarbica alla zolla sulla quale crebbero i suoi maggiori e su cui egli vuole ancora vivere e crescere. Ma, oltre all'affetto o ad altre ragioni morali o spirituali, esistono anche ragioni materiali per tale rinascita. Conviene riflettere che Messina fu sempre, ed è tuttora, città di grande avvenire per la sua posizione privilegiata, alle porte dell'isola dagli splendidi agrumeti, dalle innumerevoli meraviglie di arte e di natura. Il suo porto (meraviglioso per la forma a falce, per cui i Greci gli dettero il nome di *Zancle*) ebbe, ed avrà sempre, un traffico commerciale attivissimo e svolgerà una funzione non sostituibile da altre città dell'isola, anche se maggiori e bene attrezzate, appunto e sopratutto a motivo della sua particolare situazione geografica.

Dire « straordinario », per qualificare lo spettacolo di nuova, impressionante bellezza che colpisce la mente di fronte al caratteristico scenario che si rivela dai ponti della nave-traghetto, mentre questa va traversando la perpetua corrente dello Stretto, è dir poco, troppo poco. Neppure è facile tradurre in parole l'impressione che ci è data dalle acque dai gorghi visibili, e dalla loro colorazione del turchino più intenso.

Si lasciano dietro le spalle Villa San Giovanni e Reggio Calabria mentre sempre più attira, sirena dalle braccia allargate, la città magica. Emergono chiari gli edifici nuovissimi. Nel luogo della celebre e scomparsa « Palazzata » — la grande distesa di edifici di stile classico a colonne che fronteggiava per un chilometro il porto e che con i suoi ruderi stette per tanti anni a testimoniare la catastrofe immane — si apre oggi l'ampia, superba strada che prende il nome dall'eroe più celebrato in Sicilia, Garibaldi: una strada degna d'una grandiosa metropoli.

Chi ricorda la città vecchia, caratteristica, dall'ampio porto cui conducevano vicoli stretti come budelli, dalle numerose chiese e mo-

(*fot. Pezzini, Milano*)
VIA I SETTEMBRE, CON UNA DELLE QUATTRO FONTANE BAROCCHE DELL'ARCHITETTO ROMANO PIETRO CALCAGNI. - IN FONDO S'INNALZA LA TORRE DELLA CATTEDRALE.

numenti, che tanto più spiccavano di fronte ai non curati palazzi, alle vecchie case, alle anguste e maltenute strade — entrando nella città moderna rimarrà meravigliato dall'aria di aristocratica eleganza e di vastità delle vie, dalla maestosità degli edifizi, sviluppanti in estensione quanto, per provvida legge architettonica, è loro oggi negato di svolgere in altezza. Che se poi vi giungerà di sera, gli parrà di sognare nello scorgere davanti a sè, irradiate da luminosi riflettori elettrici, strade, piazze, viali che potrebbero formare il vanto d'una brillante, grandiosa capitale moderna: la via Garibaldi, già nominata, larga come una piazza, che si estende a perdita d'occhio; via Tommaso Cannizzaro, che dalla alberata Piazza Cairoli sale per oltre un chilometro, costruita sul coperto torrente Portalegni; via Cavour, via Cesare Battisti, l'alberato Viale San Martino, il più frequentato della città, e molte e molte altre, che brillano di mille luci.

Ma dovrà poi tutte rivederle di giorno queste vie — coi loro poetici sfondi verso lo Stretto, con la vista delle colline o delle frastagliate, singolari cime dei Peloritani — quando esse sono inondate di sole e la vita vi brulica attiva. Solo allora egli avrà, completa ed esatta, l'immagine della città nuova.

●

Nella Messina moderna (come già nell'antica, in cui quasi un centinaio di chiese furono distrutte dai cataclismi), abbondano i templi: e questi sono in massima parte sontuosi e di maestoso aspetto, e tanto più emergono sulle collinette o di fronte alla minore elevazione dei fabbricati vicini. Soltanto pochi edifici che si stanno costruendo, tendono ad innalzarsi dal prescritto limite d'altezza di m. 10 (eccezionalmente m. 16 per gli edifici pubblici); ma il materiale usato e i sistemi di costruzione sono garanzia di stabilità. Il Duomo famoso è già totalmente ricostruito, ma non molto conserva del suo primitivo aspetto: e ciò non soltanto dopo la ricostruzione moderna, ma da secoli, per i tanti rifacimenti subìti in seguito ad incendi e a terremoti. Il campanile, sovrabbondante di finestroni di forme varie e di balaustre, ricco di statue, di colonnine, merlature e cuspi-

IL PALAZZO DEL GOVERNO, DAL VIALE PRINCIPE AMEDEO. (fot. Pezzini, Milano)

di, provvisto di un magnifico orologio figurato, che ad ore fisse richiama la curiosità del popolo con tutto un movimento meccanico di figure varie, appare addirittura d'una ricchezza teatrale (1). Il tempio, come è noto, è d'una imponenza e d'un contenuto artistico d'alto valore. Ha opere d'arte, ricomposte con sapienti e pazientissimi restauri: gli stalli corali di Giacomo Veneziano; il grandioso baldacchino dell'altare maggiore di Simone Gulì, intarsiato di pietre rare, con bassorilievi e putti; le opere di frate Gio. Angelo da Montorsoli (Firenze), discepolo di Michelangelo; quelle del carrarese Andrea Calamech, del fiorentino Gaddo Gaddi (chi non ha ammirato l'elegante battistero creato da quest'ultimo?), del Mazzola (bellissima la sua statua di S. Giovanni Battista, del secolo XVI) e i grandiosi mosaici trecenteschi dell'abside, nonchè quelli più moderni da disegni di Giulio Aristide Sartorio.

La facciata, semplice ed elegante, collegata al campanile da una snella arcata, ha avuto ricostruito il caratteristico portale maggiore, lavoro fantasioso di Baboccio da Piperno (oggi Priverno), vissuto nel XV secolo.

Opera del Montorsoli che diede pregiati lavori d'arte al Duomo, è anche la molto decorata fontana d'Orione, fedelmente ricostruita sulla vasta piazza e abbondante di figurazioni e di statue, fra le quali emergono quelle simboleggianti i grandi fiumi Nilo ed Ebro, il Tevere e il magro torrente Camaro. Così è opera del Montorsoli anche la fontana di Nettuno, eretta sulla banchina del porto; ma, posta così di fronte allo Stretto, essa non vi si mostra in tutta la sua monumentalità.

Di solenne aspetto è invece il moderno tempio a Santa Caterina, con altri molti; ma più interessano i mirabili resti, o rifacimenti, di S. Maria Alemanna, monumento di architettura sveva del XIII secolo; la Chiesa dell'Annunziata dei Catalani, tempio di tipo normanno del XII secolo, salda costruzione che subì soltanto lievi danni dall'ultimo terremoto, anzi si liberò dalle superfetazioni e ha oggi il beneficio di trovarsi isolata e ben restaurata; la Chiesa di S. Francesco d'Assisi, dall'ammirevole abside, essa pure di tipo due-

(1) Intorno a questo interessante e curioso orologio la nostra Rivista pubblicherà in uno dei prossimi fascicoli un articolo descrittivo. (*N. d. R.*).

(*fot Pezzini, Milano*)

LA CHIESA NORMANNA DELL'ANNUNZIATA DEI CATALANI (SEC. XII).

centesco normanno e, infine, quella di S. Maria della Valle. Il tempio dei Cappuccini, quello della Madonna di Pompei, il santuario di Montalto ed altri templi notevoli — quali torreggianti come mistici richiami sulle alture, quali adagiati in basso nella città nuova — stanno a testimoniare la viva fede della popolazione messinese.

●

La Piazza Cavour, circolare e monumentale, chiusa com'è dai palazzi del Municipio, della Provincia, delle Poste, della Società generale elettrica e dalla Galleria Vittorio Emanuele III, che vi ha il suo ingresso principale, è il centro amministrativo della Messina nuova. Qui si son fatte le cose alla grande; ed è bene. La città è degna di avere un centro cònsono alla sua importanza. Messina, come abbiamo già detto più sopra, per la sua speciale posizione, per frequenza di scali e per ricchezza e varietà di commerci, è destinata a sempre più svilupparsi e popolarsi. Chiara dimostrazione n'è l'accrescimento della popolazione, che dal 1908 ad oggi è aumentata da 120 mila a quasi 200 mila abitanti.

In conseguenza di tale accrescimento, quasi un quinto della popolazione si agglomera tuttora nelle baracche, le quali sorgono al piano della Mosella, o in cima alla via Tommaso Cannizzaro.

Le baracche, però, non sono più — nella maggior parte — quelle di origine. Gettando occhiate attraverso le porte o le finestre, avviene di scorgere salottini ben ammobiliati ed arredati, nei quali non manca il pianoforte o la radio e dove le finestre sono vagamente infiorate e hanno tendine di trina; ambienti insomma, donde traspare un senso di benessere. La mano della donna — amorevole nume della casa — ha talmente migliorato la primitiva abitazione, che molti non si decidono che a gran malincuore — e convien deciderli! — a lasciare il luogo dove per tanti anni abitarono tranquilli con relativa comodità e risparmiando sulla pigione.

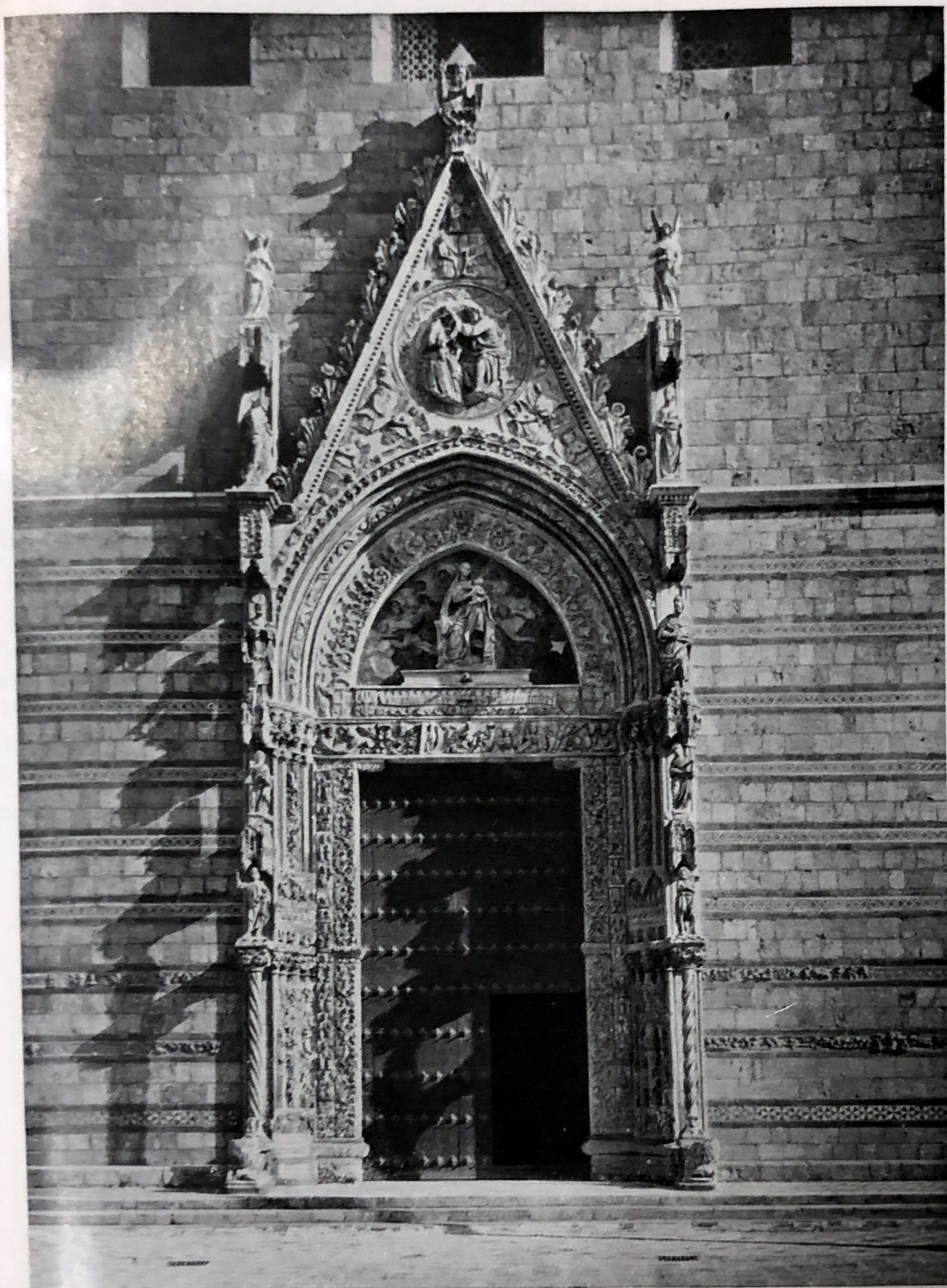
Nei restauri e nei rimaneggiamenti dei monumenti antichi l'odierna Messina non ha di molto interrotto la tradizione per cui — come poche altre città siciliane — ha una continuità artistica secolare. Il periodo Normanno-Svevo in ispecie è documentato dal Duomo

LA MONUMENTALE CHIESA ERETTA IN MEMORIA DEI CADUTI MESSINESI. (*fot. Pezzini, Milano*)

e da altre chiese; e se poco le resta del periodo della Rinascenza, la città si è arricchita in compenso, come le altre della Sicilia, durante la voga del Barocco, di grandiosi templi ed edifici. Ebbe architetti famosi, come Iacopo del Duca e Simone Grilli e — massimo costruttore ed architetto — Filippo Juvara, che largamente diffuse la sua maniera anche nel Piemonte; ma la sua maggior gloria fu la scuola pittorica, in cui emerse l'ingegno di Antonello (1430-1479), il massimo pittore della Sicilia, ritrattista insigne, che ebbe fama in Italia e fuori. Numerosi suoi discepoli popolò di quadri le chiese e i palazzi siciliani, ma nessuno lo superò. Opera sua insigne è l'*Annunziata* nel Museo di Palermo. Nel Museo di Messina si possono ammirare, di mano sua, una *Madonna* e il polittico dell'*Annunciazione*.

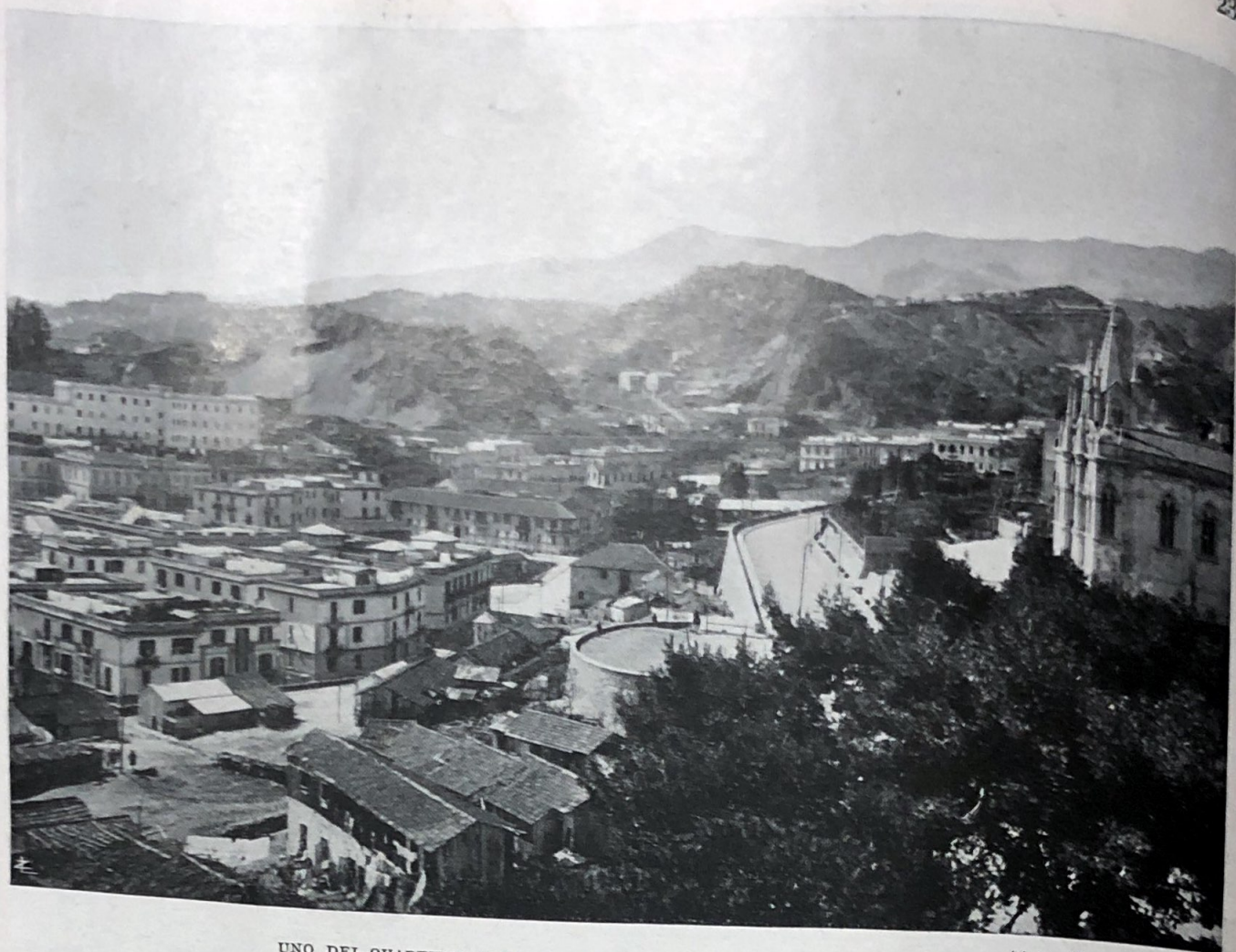
Gloriosa, per l'antichità del sapere, Messina fu dal 1400 dotata della celebre Università, ancor oggi fiorente; e dette i natali a molti e illustri artisti, filosofi, poeti, storici, guerrieri, uomini politici. Marcello Malpighi e Giovanni Borelli vi tennero scuola, come già Costantino Lascaris.

Degna, imponente sede, ha ora l'Università, sulla grandiosa piazza a giardino che ricorda Francesco Maurolico, celebre matematico messinese. Tutte le istituzioni, letterarie e artistiche, politiche e amministrative, militari e marittime possono vantare residenze comode e spaziose, spesso monumentali. L'Istituto di Biologia Marina è uno fra i più conosciuti del mondo e può annoverare fra le sue collezioni zoologiche varietà rare di pesci abissali, gettati dalle maree dello stretto profondo, sulle spiagge di Ganzirri, del Faro o di San Ranieri.

I teatri, come il grandioso « Vittorio Emanuele III », il « Peloro », il « Savoia »; i cinematografi, gli eleganti caffè e bar, i palazzi della Banca d'Italia, del Banco di Roma, del Credito italiano, del Banco di Sicilia, le Sedi militari, il bel Ginnasio Giuseppe La Farina, la maestosa sede del Consiglio Provinciale dell'Economia, gli edifici di Piazza Cavour sovraccennati ed altri, creano un senso di grandezza e, alcuni, quasi di gaiezza per l'ammirevole equilibrio e simmetria delle linee e delle masse e per l'efficace semplicità festosa degli abbellimenti architettonici. Nel-

(*fot. Pezzini, Milano*)

IL MAGNIFICO PORTALE DELLA CATTEDRALE MIRABILMENTE RESTAURATO.

le strade, larghe o larghissime, circola — invisibile, ma beneficamente sensibile — l'aria vivificante del mare e dei monti.

Il Museo di Messina, che avrà tra poco la sua degna sede definitiva, racconta al visitatore tutta la storia della nobile città tanto

UNO DEI QUARTIERI NUOVI DI MESSINA DALLA COLLINA DEI CAPPUCCINI. (*fot. Pezzini, Milano*)

sacrificata dalla sorte eppur sempre energicamente e prontamente risorta; ed è uno fra i più interessanti d'Italia. Non è possibile, non che descrivere, neppure citare in poco spazio la quantità di oggetti ch'esso racchiude: cimeli e ricordi, pitture e sculture, sarcofaghi ed urne d'epoche diverse, busti e statue, capitelli, frammenti, erme, stemmi, iscrizioni e pietre tombali, proclami rivoluzionari e politici d'altri tempi, riproduzioni e curiosità storiche antiche o anteriori al 1908. Una messe di materiale variato e pur bene ordinato (e che lo sarà meglio ancora nella nuova sede), una preziosa raccolta di cose d'arte provenienti dalle chiese e da altri edifici distrutti dal terremoto.

Il Camposanto famoso, opera di Leone Savoia, nella sua pittoresca posizione a gradinate sulla collina, ispira un mistico senso di riposo e di quiete. È uno fra i più belli, forse il più bello d'Italia, ravvivato da quantità di piante rare di natura meridionale, disposte con arte e sapienza lungo i molteplici viali. Di fronte al solenne regno della inesorabile Parca, al quale è stato creato intorno un fantastico scenario floreale, ascendendo al « Famedio » si ha un meraviglioso panorama di vita e di luce, di bellezza incantevole, variante col variare dell'ora del giorno. Presso al mare si allarga la città magnifica nella sua ampiezza: al di là dello stretto si scorgono chiare le coste della Calabria, Villa S. Giovanni e la passeggiata sul mare di Reggio Calabria. Non si può contemplare tanta naturale bellezza senza un fremito d'intensa commozione.

Salendo alla strada di circonvallazione, opera invero ciclopica che circonda la città, il panorama si fa sempre più vario e sorprendente. Lassù, sulle antiche mura, appare il baluardo chiamato « Torre della Vittoria ». Dietro, si estende un giardino pubblico, in una cerchia alberata nella quale — rammentiamo — il Duce volle di sua mano piantare alcuni alberelli.

Ma il Duce e la sua opera fattiva son qui rappresentati in ogni cosa, in ogni attività ricostruttrice. Per Lui verrà sempre più accelerato il ritmo della rinascita della millenaria città sicula. Per Lui torneremo a vedere in Messina la *civitas maxima et locupletissima* di cui ci han tramandato splendido ricordo gli antichi.

G. LAMBERTO PINI

PAGINA FOLCLORISTICA

(fot. Bruno Stefani, Milano)

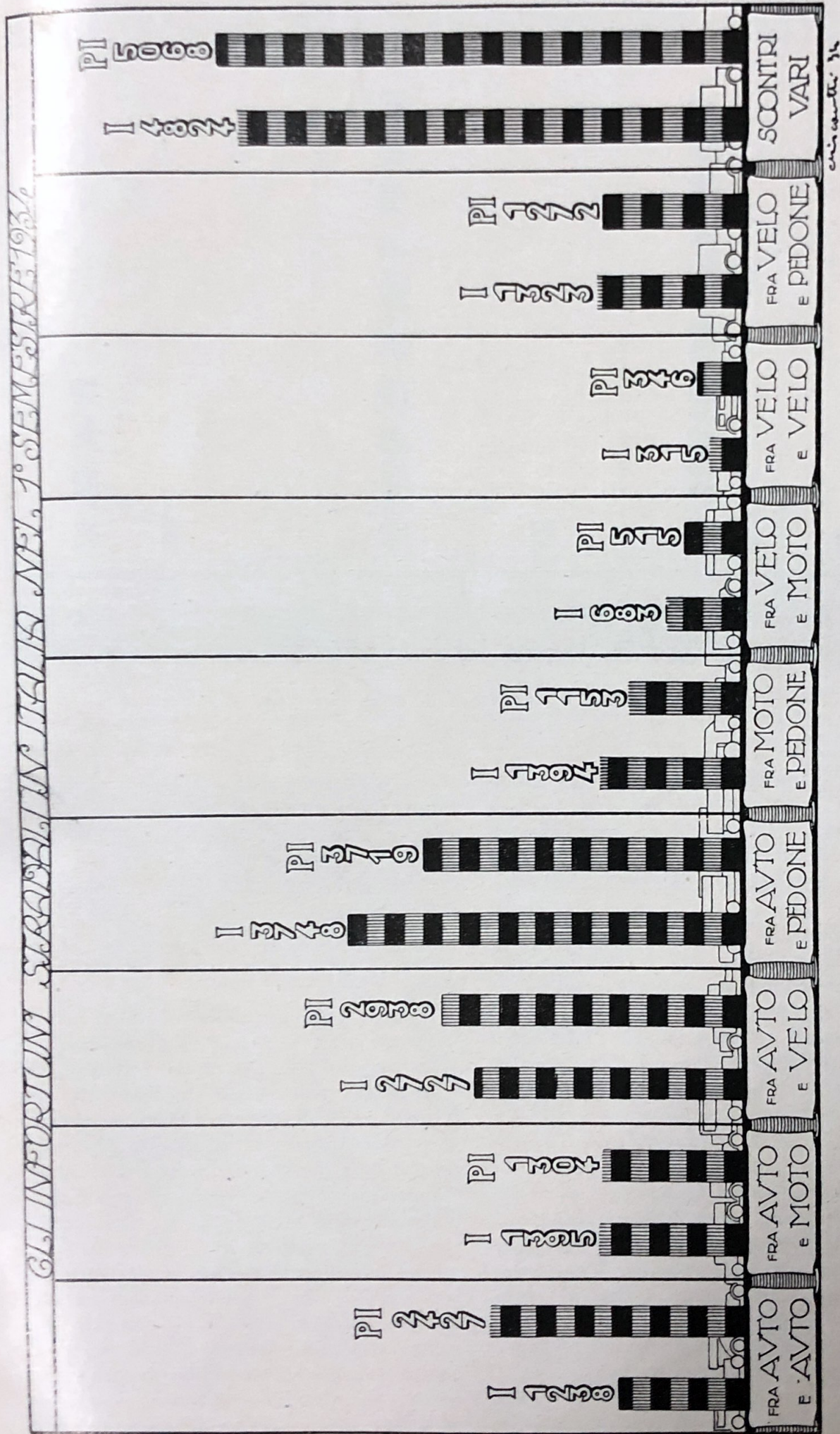
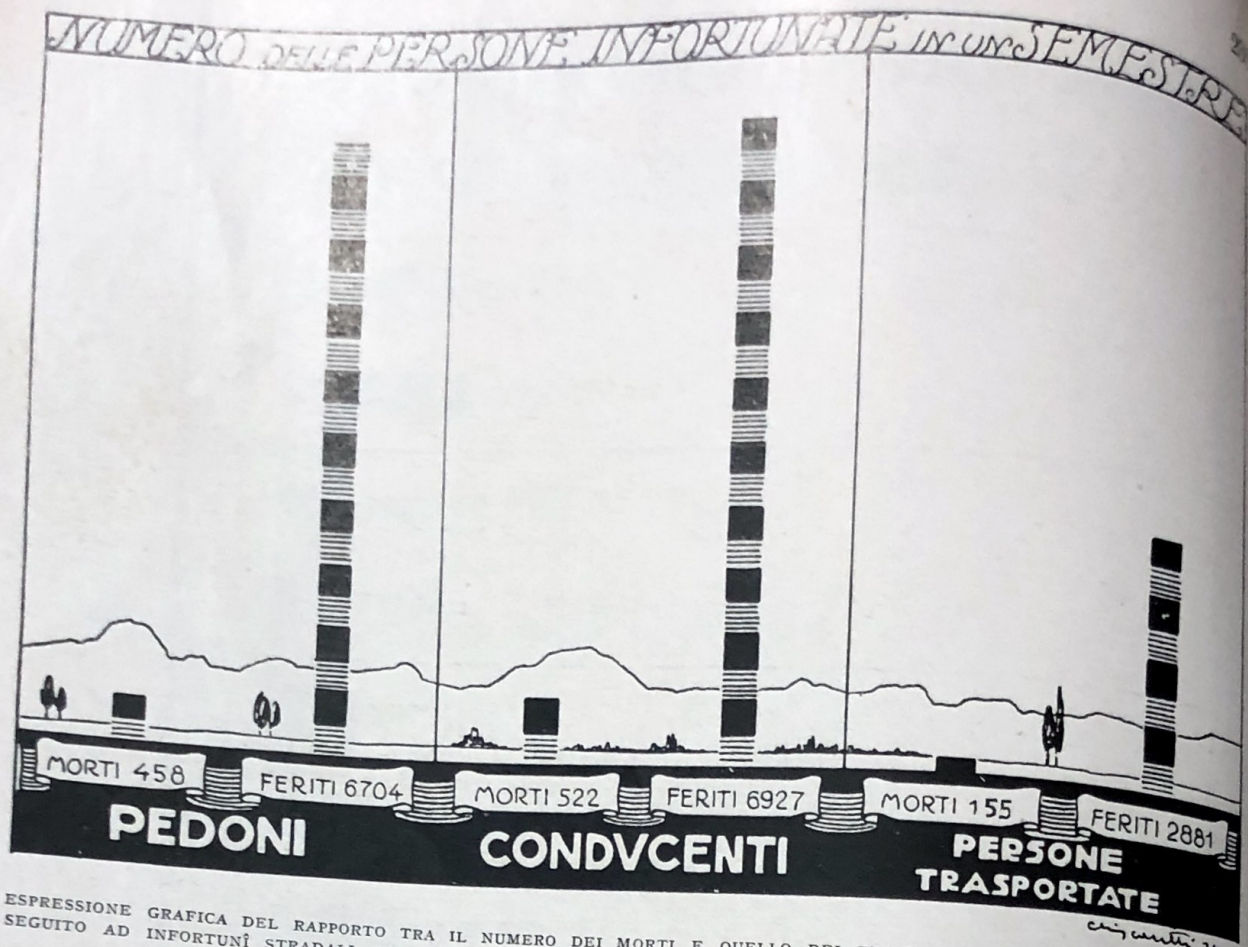
COSTUMI DI SCANNO (ABRUZZI).

UN PÒ DI STATISTICA

Che l'infortunio stradale sia un triste privilegio del nostro tempo, non si può certo affermare, se già un secolo fa il Parini poteva lanciare la sua invettiva contro « l'obliqua furia dei carri ». Ma il numero dei superbi cocchi non raggiungeva nella Milano di allora la centesima parte delle automobili che s'inseguono senza posa lungo le vie della Milano d'oggi; ed il numero dei pedoni esposti a quella « furia » era forse la decima parte di quelli che affollano le vie della Milano odierna.

L'infortunio stradale assurse ai non lieti onori della statistica, basata necessariamente sulle grandi cifre, con lo sviluppo dell'automobilismo, che moltiplicò i pericoli non solo pel moltiplicarsi dei veicoli ma pure — e forse ancora più — per l'aumento della velocità dei nuovi veicoli in confronto di quelli a trazione animale. La focosa pariglia, che incuteva tanto timore al pedone pochi decenni or sono, non potrebbe oggi intimidire neppure lo scolaretto, scaltrito ormai a sgusciare tra automobili e vetture tranviarie per recarsi da casa a scuola e viceversa.

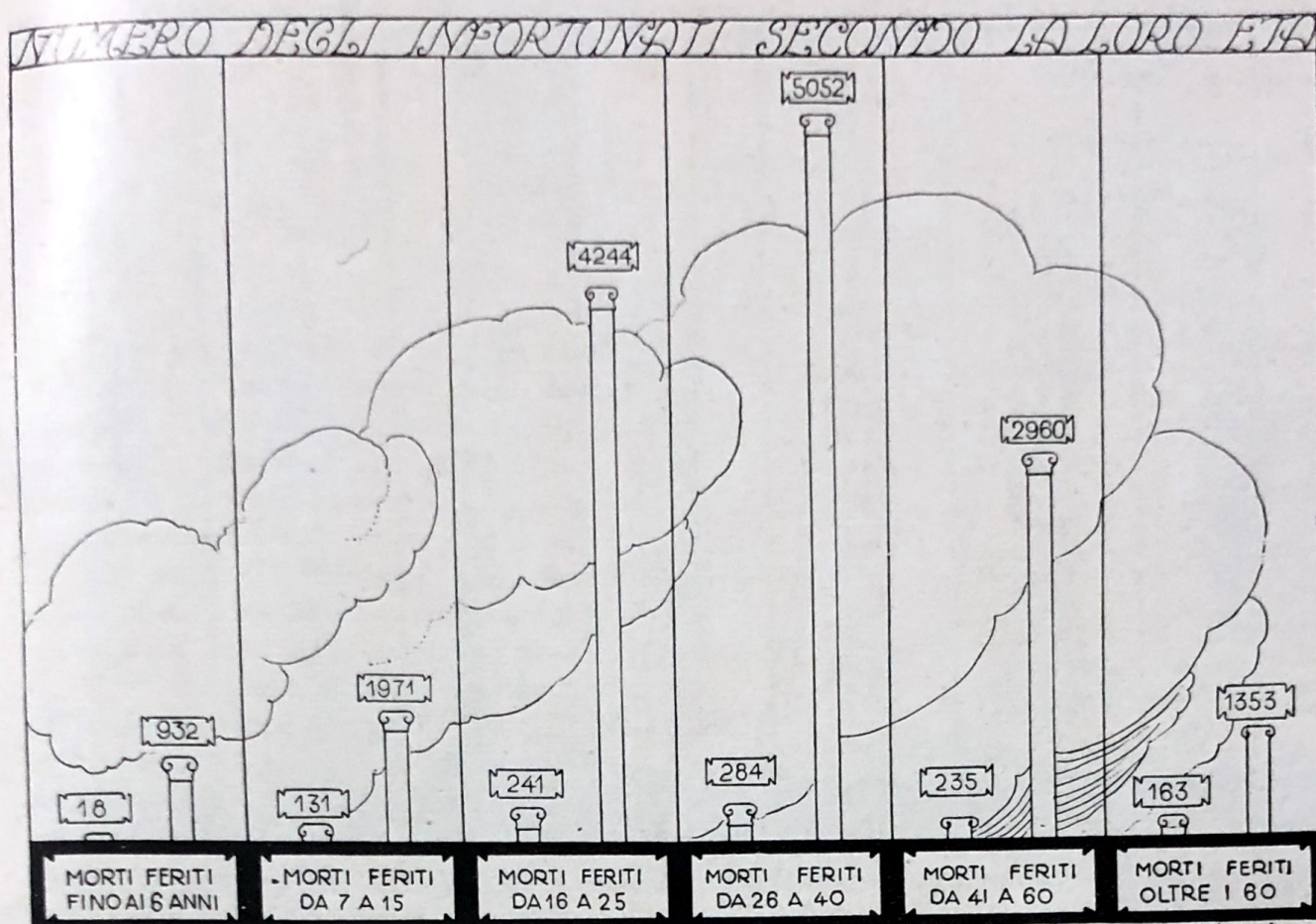
Che l'infortunio stradale abbia ormai raggiunto la gravità denunciata dalle grandi cifre è cosa ben nota a qualunque lettore di giornali, che vi trova quotidiana notizia di investimenti, spesso mortali, nella propria città, piccola parte della Nazione, parte minima del mondo in cui circolano all'incirca trenta milioni d'autoveicoli d'ogni tipo. La gravità di questo tributo di vite umane ad una delle indeclinabili esigenze della nostra civiltà — il rapido trasporto — ha promosso in tutti i paesi civili lo studio dei possibili mezzi per attenuarlo, se non eliminarlo (che sarebbe irraggiungibile aspiraziòne). Alla base di questi studi sta necessariamente la conoscenza oggettiva del male che vorrebbesi curare, cioè la statistica degli infortuni, i quali devono essere conosciuti non solo per numero ma pure per le circostanze in cui si veri-

LA FOCOSA PARIGLIA CHE INCUTEVA TANTO TIMORE AL PEDONE POCHI DECENNI OR SONO, NON POTREBBE OGGI INTIMIDIRE NEPPURE LO SCOLARETTO, SCALTRITO ORMAI A SGUSCIARE TRA AUTOMOBILI E VETTURE TRANVIARIE...

IL BOLLETTINO MENSILE DELL'ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA PUBBLICAVA NEL FASCICOLO DI SETTEMBRE 1934 I DATI DI UNA PRIMA RICERCA, ESEGUITA PER INIZIATIVA DEL R.A.C.I., INTORNO AL VERIFICARSI DI INFORTUNÎ STRADALI NEL NOSTRO PAESE. - IL NOSTRO ARTISTA HA TRADOTTO IN GRAFICI, PER UNA PIÙ PRONTA COMPRENSIBILITÀ, I RISULTATI DELL'INCHIESTA, RAPPRESENTANDOLI IN QUESTA E NELLE FIGURE SUCCESSIVE. QUI SI SONO ESPRESSI IL GENERE DI INFORTUNÎ PER COZZO, IL NUMERO DEI CASI (I), E IL NUMERO DELLE PERSONE INFORTUNATE (P. I.).

ESPRESSIONE GRAFICA DEL RAPPORTO TRA IL NUMERO DEI MORTI E QUELLO DEI FERITI IN UN SEMESTRE IN ITALIA IN SEGUITO AD INFORTUNÎ STRADALI, CON RIFERIMENTO RISPETTIVO AI PEDONI, AI CONDUCENTI DI VEICOLI E ALLE PERSONE IN ESSI TRASPORTATE.

ficarono, per le loro conseguenze, e possibilmente per le cause che vi diedero luogo. L'esperto saprà poi trarre, dalla conoscenza di questo materiale statistico fondamentale, le proposte intese a diminuire i pericoli della circolazione.

Il rilevamento statistico degli infortuni stradali ha raggiunto una notevole organizzazione in alcuni Paesi, ove più gravi ne sono le conseguenze, come negli Stati Uniti e nell'Inghilterra. Particolarmente interessante l'organizzazione inglese, che ha chiamato a raccolta tutte le possibili fonti d'informazioni, concentrando le notizie in apposito Ufficio istituito presso il Ministero dei Trasporti, ove vengono riassunte ed elaborate. Le cifre principali sono pubblicate settimanalmente, e trovano posto nei principali periodici, che le commentano come un'indice importante della salute pubblica. Collaborano a questa raccolta di notizie non solo tutti gli organi della polizia ma pure la magistratura e l'« Automobile Association », che dispone di proprie pattuglie stradali.

Da noi, siamo agli inizi. Fino ad un anno fa non avevamo altre fonti d'informazione che le statistiche d'alcune grandi città, che fornivano un materiale frammentario ed eterogeneo. Dobbiamo al Reale Automobile Club d'Italia l'iniziativa d'una statistica regolare degli infortuni stradali basata su fondamenta che oseremmo dire scientifiche, poichè si tratta qui d'una materia che interessa direttamente la scienza della salute pubblica: l'Igiene.

Il Reale Automobile Club d'Italia, non disponendo d'organi propri d'informazione, ha fatto appello alla volontaria collaborazione della Milizia della Strada, dei RR. Carabinieri, della Polizia urbana, diramando moduli ed istruzioni intese ad ottenere la descrizione precisa delle circostanze in cui l'infortunio si è verificato, delle sue cause e conseguenze. Si andrebbe oltre lo sperabile se si affermasse che con tale organizzazione totalmente extraufficiale sia possibile ottenere una statistica completa ed esatta degli infortuni stradali, ma ben possiamo dire che il materiale raccolto in un primo periodo d'esperimento supera le ragionevoli previsioni, mentre già offre la base per alcune deduzioni — purtroppo assai gravi — intorno alle condizioni di si-

INFORTUNATI IN INCIDENTI STRADALI, CON ESITO LETALE O NO, CLASSIFICATI SECONDO L'ETÀ RISPETTIVA DEI SINISTRATI, GIUSTA I DATI SUPPLETTIVI ALLA TABELLA UFFICIALE RACCOLTI DAL R.A.C.I.

curezza in cui si svolge il nostro traffico stradale.

Il Bollettino Mensile dell'Istituto Centrale di Statistica pubblicava nel fascicolo del settembre scorso i dati comunicati dal R. Automobile Club d'Italia pel 1° semestre del 1934, con esplicita dichiarazione che dovessero considerarsi come approssimativi. Riportiamo integralmente le relative tabelle:

SCONTRI	Incidenti secondo le circostanze in cui avvennero	
	Incidenti	Persone infortunate
Fra automobile e:		
automobile	2.427	1.238
motociclo	1.304	1.395
velocipede	2.983	2.727
pedone	3.719	3.748
Fra motocicli e pedoni .	1.153	1.394
Fra velocipedi e motocicli	515	683
Fra velocipedi e velocipedi	346	315
Fra velocipedi e pedoni .	1.272	1.323
Altri scontri	5.068	4.824
Totale	18.787	17.647

ETÀ	MORTI				FERITI			
	Totale	di cui Conducenti	di cui Pedoni	di cui Persone	Totale	di cui Conducenti	di cui Pedoni	di cui Persone
fino a 25 anni	453	221	214	18	7.147	2.974	3.153	1.020
da 26 a 60 anni .	519	293	124	102	8.012	3.894	2.483	1.635
oltre 60 anni . .	163	8	120	35	1.353	59	1.068	226
Complesso . . .	1.135	522	458	155	16.512	6.927	6.704	2.881

INCIDENTI CLASSIFICATI SECONDO LE PRINCIPALI CAUSE

CAUSE	Dovuti a conducenti	Dovuti a pedoni	Totale
Velocità eccessiva . .	1 908	—	1'908
Non manteneva la propria mano	1.598	86	1.684
Passava senza essersi assicurata via libera . . .	1.226	44	1.270
Manteneva la direzione indecisa	678	140	818
Traversava improvvisam. .	678	2.234	2.912
Distrazione	1.255	650	1.935
Non procedeva sul marciapiede	—	274	274
Giocava sulla strada . .	—	207	207
Altre cause	7.255	164	7.419
	14.628	3.799	18.427
Difetti ai veicoli . . .	—	—	360
	14.628	3.799	18.787

Ulteriori informazioni si possono trovare nel N. 42 - 1934 - della Rivista R.A.C.I. dalla quale abbiamo tolto l'interessante diagramma pubblicato a pagina seguente, che rappresenta la distribuzione degli infortuni secondo l'ora in cui si sono verificati.

DISTRIBUZIONE DEGLI INFORTUNÎ SECONDO L'ORA IN CUI SI SONO VERIFICATI - SI RILEVA DAL GRAFICO COME LE PROBABILITÀ D'INFORTUNIO VADANO RAPIDISSIMAMENTE AUMENTANDO COL CRESCERE DELL'INTENSITÀ DEL TRAFFICO.

Si vede qui nettamente dimostrato come le probabilità d'infortunio crescano rapidamente con l'aumentare dell'intensità della circolazione, raggiungendo due massimi — verso le ore 12 e le 18 — quando cessa il lavoro quotidiano e masse di pedoni si riversano in breve tempo per le vie appunto mentre più serrata si fa la circolazione automobilistica e tranviaria nelle città. Si noti pure l'influenza stagionale, che presenta un massimo estivo ed un minimo invernale, notevole quest'ultimo quando si considerino le particolari cause d'infortunio dovute alla neve, al ghiaccio, all'imperfetta visibilità, cause che tuttavia riescono attenuate dalla minore intensità della circolazione.

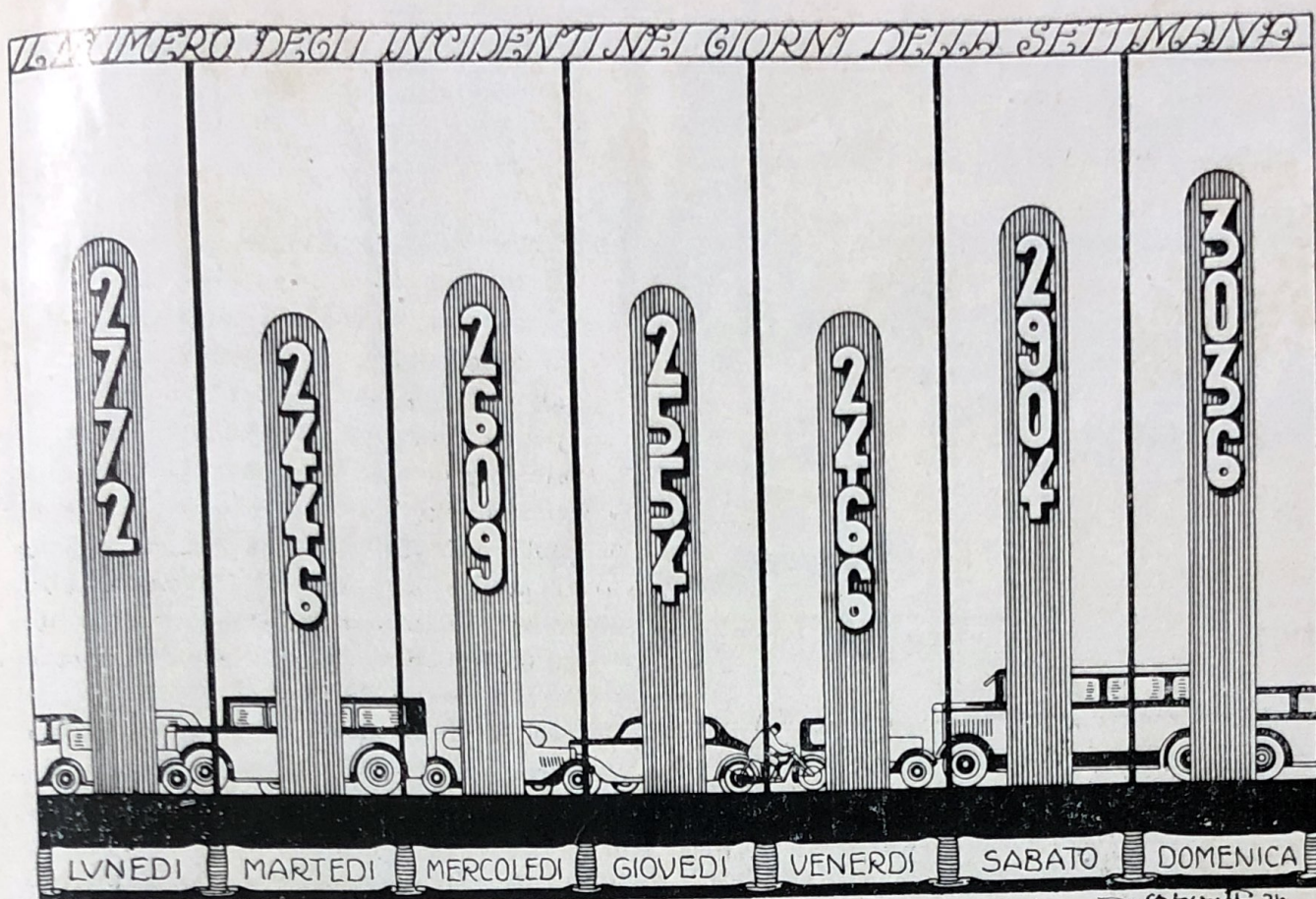
Ancora dalla Rivista del Regio Automobile Club d'Italia togliamo un'altra interessante tabella, nella quale lo studioso di statistica ha voluto compiere una ripartizione degli infortuni secondo i giorni della settimana in cui si sono verificati. Eccola:

Lunedì	N.	2.772
Martedì	»	2.446
Mercoledì	»	2.609
Giovedì	»	2.554
Venerdì	»	2.466
Sabato	»	2.904
Domenica	»	3.036
	N.	18.787

Salta all'occhio il crescendo dal minimo del martedì e del venerdì, giorni di ridotta attività per un complesso di cause economiche e... psicologiche, alla domenica, giorno in cui escono a circolare lungo le strade esterne anche molti autoveicoli che riposano lungo la settimana. La domenica è la giornata classica dell'infortunio motociclistico, dello scontro per sorpasso imprudente, per inosservanza della mano, per velocità temeraria.

Vedasi, ad ogni modo, come i grandi numeri denunciano la realtà e la misura di fenomeni che parrebbero per loro natura sottratti a qualunque controllo. Anche il conducente normalissimo, anche l'ignaro pedone, obbediscono incoscientemente alle leggi che si esprimono con le cifre ed i diagrammi delle statistiche.

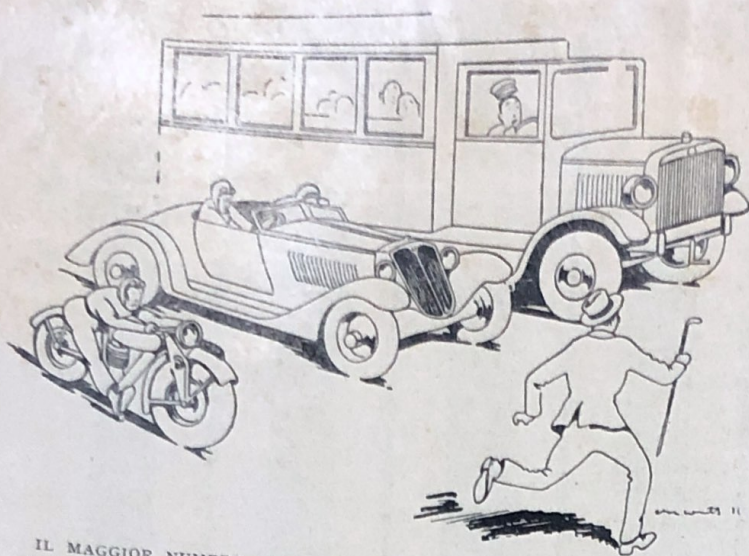
Se dalle cifre pel primo semestre del 1934 vogliamo indurre quale sia stato il numero degli infortuni e degli infortunati nell'intero anno, senza attendere le ulteriori pubblicazioni dell'Ufficio Centrale di Statistica, non ci basterà raddoppiarle, perchè il secondo semestre dell'anno comprende i mesi di più intensa circolazione e quindi più pericolosi dal punto di vista della probabilità degli scontri. Possiamo assumere, a grandi cifre, che il numero degli infortunati salirà a 40 mila e quello dei morti a 2500, ferme tenendo le basi del censimento. Ma è ben probabile che a questo sfuggano numerosi infortuni, vuoi nell'interno dei minori centri, vuoi lungo le strade provinciali e comunali, poichè la Milizia della Strada fa servizio solamente lungo le strade Statali, e le Autorità di pubblica sicurezza sono chiamate sul luogo d'infortunio generalmente nel solo caso d'incidenti mortali. Notiamo poi che nel numero dei morti non figurano quegli infortunati che muoiono dopo il loro trasporto all'ospedale o a domicilio. Non sarà quindi eccessiva la valutazione di 3000 morti nell'anno.

Si insiste, melanconicamente, sul numero dei morti, di tanto minore del numero degli infortunati, perchè questa classificazione è

GLI INFORTUNÎ RIPARTITI SECONDO I GIORNI DELLA SETTIMANA - I MINIMI SI HANNO NEI GIORNI DI MARTEDÌ E VENERDÌ.

purtroppo precisa, mentre l' infortunio non mortale è soggetto a valutazione generica e si estende dalla perdita degli arti fino alle lesioni guaribili in pochi giorni.

L'attenzione dei lettori sarà specialmente attirata dalla tabella in cui gli infortuni sono classificati secondo le presunte cause, e su questo punto tornano opportune alcune osservazioni. Si noti anzitutto il gran numero d'incidenti dei quali non consta la causa, una metà per la parte dovuta ai conducenti. Viene così a mancare un materiale statistico prezioso per lo studio dei possibili miglioramenti nella regolazione del traffico ai fini della sicurezza della circolazione. I pedoni poi figurano come responsabili dell'accidente in 3.799 casi contro 14.628 attribuiti ai conducenti. Il maggior numero degli addebiti attribuiti ai pedoni riguarda l'improvviso attraversamento; ma ben si comprende come questo apprezzamento sia affatto discrezionale e vada posto in relazione con la velocità del veicolo investitore, la potenza dei freni, la maggiore o minor prontezza e sicurezza di manovra del conducente. Nei casi mortali, la vittima non può testificare, e non sempre sono presenti testimoni oculari attendibili. Alcunchè di simile può dirsi pei casi di distrazione o direzione indecisa. Per verità, conviene relegare tra i luoghi comuni quel classico pedone che attraversa la corrente del traffico immerso nella lettura del giornale. La realtà è che il pericolo sorge ad ogni istante anche pel più cauto pedone, e solo una grande discrezione ed un vivo senso di responsabilità da parte di tutti gli utenti della strada possono ridurre, non sopprimere, il pericolo.

Notiamo ancora che per ben 5.068 scontri, con 4.824 infortunati, non conosciamo a quali veicoli debbasi attribuire la causa. Probabilmente sono da assegnarsi a questo gruppo quegli scontri in cui hanno parte i veicoli a trazione animale, che non figurano nella classificazione della Tabella I. Qui probabilmente trovano la loro ragione molti di quei 7.255 accidenti, dovuti a conducenti, che la Tabella II attribuisce genericamente ad « Altre cause ».

I commenti cui si prestano le singole cifre delle tre tabelle sono tanti che il passarli tutti in rivista richiederebbe assai più spazio di quello concesso ad un articolo. Limitiamoci quindi a citare ancora il confronto tra il numero degli infortunati fra i conducenti e quello degli infortunati tra i pedoni: 6.927 contro 6.704. Nessuno vorrà rallegrarsi per questa

IL MAGGIOR NUMERO DEGLI ADDEBITI ATTRIBUITI AI PEDONI NEGLI INFORTUNII STRADALI, RIGUARDA L'IMPROVVISO ATTRAVERSAMENTO.

« compensazione » numerica tra le vittime nei due campi. Ne trarremo semplicemente la conclusione che la disciplina della circolazione ed il riguardo reciproco fra tutti gli utenti della strada rappresenta un'interesse comune.

Ed ora possiamo domandarci se negli altri Paesi le cose vadano meglio o peggio che da noi. Questi sono paragoni difficili ed aleatori, perchè sono molto diversi da Paese a Paese quegli elementi che influiscono sulla probabilità del verificarsi di infortuni stradali. È ben ovvio che gli elementi principali sono costituiti dal numero degli abitanti e dal numero degli autoveicoli, e per questi i confronti sono possibili in base a semplici proporzioni aritmetiche; ma influiscono pure sulla probabilità che si verifichino infortuni la larghezza delle strade, la loro pavimentazione e sistemazione, la maggiore o minore libertà consentita dai regolamenti agli autoveicoli in fatto di velocità e così via. Conviene quindi di guardarsi da paragoni sommari e da conclusioni avventate. Fatte salve tutte queste riserve, e limitando la statistica ai casi mortali, abbiamo per l'Inghilterra nel periodo 1930-33 i dati seguenti:

ANNO	ACCIDENTI	PERSONE UCCISE
1930	7.074	7.305
1931	7.499	6.691
1932	6.487	6.697
1933	7.005	7.202

Vediamo cioè la cifra dei morti quasi stabilizzata attorno ad una media di 7000. La popolazione dell'Inghilterra è di poco superiore a quella dell'Italia (45 milioni d'abitanti contro 42 milioni), mentre vi è invece di molto superiore il numero degli autoveicoli (circa 2.100.000 contro 445.000 nell'anno 1933). Se facciamo le debite proporzioni, ne deduciamo che il numero dei morti per infortunio stradale non dovrebbe in Italia superare la cifra di 1.400 se la circolazione si svolgesse da noi in condizioni paragonabili con quelle dell'Inghilterra sotto il punto di vista della sicurezza. Vi è però luogo a qualche considerazione che attenua la durezza del confronto. Noi dobbiamo infatti tener conto d'una causa d'infortuni che nell'Inghilterra è ormai scomparsa, cioè l'ingombro creato alla circolazione dai veicoli a trazione animale. Se questi non investono, danno però luogo ad investimenti spesso con conseguenze mortali, e ciò non pel solo fatto della loro presenza, ma pure per frequenti casi di violazione delle regole per la circolazione: inosservanza della mano, mancanza del fanale, sordità colposa ai richiami acustici.

Ma non dobbiamo tuttavia ricusare di riconoscere che molto si può ottenere a vantaggio della sicurezza della circolazione da un perfezionamento dei servizi di polizia stradale, e soprattutto da un più vivo e più diffuso sentimento della responsabilità reciproca fra tutti gli utenti della strada. I pochi secondi di pazienza richiesti all'automobilista che ha fretta di correre ed al pedone che ha premura di attraversare possono risparmiare centinaia di vite umane, migliaia di irrimediabili minorazioni. Che la sollecitudine per la propria incolumità ed il sacro rispetto per quella altrui possa ridurre al minimo inevitabile questo tributo di sangue e di lacrime, che l'imperiosa legge della nostra civiltà esige, quasi per farci scontare la gioia che ci ha data emancipandoci dalla servitù della distanza e del tempo!

ITALO VANDONE

VITA DEL TOURING

IN MEMORIA DI GIOVANNI BOGNETTI.

Oblazioni al Villaggio Alpino del Touring.

Il compianto nostro Presidente, che in questi ultimi otto anni di presidenza, con un disinteresse esemplare aveva dedicato tutto sè stesso all'Istituzione, volle ricordarsi di essa anche nelle Sue ultime disposizioni e soprattutto rivolse il Suo pensiero a quel *Villaggio Alpino* del Touring che ospita bambini gracili e poveri e che gli era particolarmente caro.

Gli eredi, in esecuzione del desiderio da Lui espresso, versarono perciò al Villaggio Alpino del T. C. I. la somma di L. 5000 per una quota di Socio patrono.

La signora Teresa Frova ved. Frova, i signori Comm. Luigi e Dora Frova, i signori Prof. Cav. Luigi e Maria Viganò, i signori Carlo e Maria Frova, congiunti del caro Estinto hanno rivolto alla stessa Istituzione altre L. 5000.

Il Comm. Emilio Galli ha versato una quota di L. 1000.

La Presidenza del Touring destinò pure al Villaggio Alpino del T. C. I. la somma di L. 20.000, mentre L. 5000 per una quota di Socio patrono vennero sottoscritte fra il personale interno del Touring.

La Società Alpina delle Giulie (Sezione di Trieste del C. A. I.) destinò la somma di L. 300, in sostituzione dei fiori.

Le signorine Vera e Anna Maria Gobbi Belcredi corrisposero con la somma di L. 300.

A tutti che, compiendo un'opera buona, hanno voluto ricordare l'amato Presidente, il Consiglio Direttivo del Touring porge i più sentiti ringraziamenti.

Una lapide al Prof. Bognetti al Circolo Filologico Milanese.

Ricorrendo il trigesimo della morte del Prof. Giovanni Bognetti, che per un decennio (come è ampiamente ricordato in altra parte del fascicolo) fu benemerito Presidente del Circolo Filologico Milanese, il 9 febbraio nell'atrio del palazzo di via Clerici 10 è stata inaugurata, presenti i famigliari, il Consiglio del Circolo e del Touring e uno stuolo di Autorità una lapide marmorea con la seguente epigrafe:

GIOVANNI BOGNETTI
DALL'ANNO 1904 AL 1913
PRESIDENTE DEL CIRCOLO FILOLOGICO MILANESE
CON ESEMPLARE TENACIA
QUESTA SEDE VOLLE
E NELL'ANNO 1907 ATTUÒ

AD ONORARNE L'OPERA E LA MEMORIA
IL CIRCOLO FILOLOGICO POSE
IL 9 FEBBRAIO 1935-XIII E. F.

Consiglieri e amici del Touring alle alte cariche dello Stato.

E' col più vivo compiacimento che il Touring ha appreso la nomina di S. E. l'On. Prof. Cav. di Gran Croce Arrigo Solmi a Ministro per la Grazia e Giustizia, e dell'On. Antonio Stefano Benni, Cavaliere del Lavoro, a Ministro delle Comunicazioni.

Di *Arrigo Solmi* la nostra Rivista ha già avuto occasione di parlare, annunciando ai Soci la sua elezione a Consigliere del Touring, avvenuta nel novembre del 1928, e lumeggiando gli alti meriti suoi di Uomo politico e di studioso.

Così la Rivista ha potuto enumerare le alte doti dell'On. *Antonio Stefano Benni* quando egli ebbe ad entrare a far parte del Consiglio del Sodalizio nel febbraio del 1927.

La Direzione del Touring porge ora loro da queste pagine vivissimi rallegramenti, non soltanto per gli alti meriti che ad essi hanno procurato l'ambita carica governativa, ma altresì perchè la loro nomina altamente onora anche il nostro Sodalizio.

Accanto a queste due personalità, il Touring è lieto di poter rivolgere i propri rallegramenti anche ad un altro fedele amico dell'Istituzione; a S. E. *l'Ing. Giuseppe Cobolli Gigli*, per l'avvenuta sua nomina a Sottosegretario dei Lavori Pubblici. Il valoroso Combattente e decorato è doppiamente caro al Sodalizio, poichè l'amicizia sua per il Touring deriva da una tradizione familiare: il padre di Lui, Cav. Uff. Nicolò Cobolli aveva intessuto relazioni col T. si può dire fino dalla sua origine e aveva poi retto la carica di Capo-Console per Trieste fino alla chiusura della sua carriera mortale; nella stessa carica di Capo-Console per la grande città marinara gli era succeduto nel 1931 il figlio che ora il Duce ha chiamato a così alto posto di fiducia.

«Le Vie d'Italia e del Mondo».

Il fascicolo di Marzo 1935-XIII de *Le Vie d'Italia e del Mondo* ha il seguente, interessantissimo sommario:

G. Tucci, Nel paese dei Lama; — *A. Gobbi Belcredi*, Un mistero dell'etnografia: Gli Zingari; — *A. Valcini*, Nella Polonia risorta; — *G. Sommi Picenardi*, Con gli sci nell'Atlante Marocchino; — *E. Morton*, L'altipiano etiopico e la sua ricca vegetazione; — *M. Masia*, Il nuovo oleodotto Kiskuk-Haifa; — *U. L.*, Lucca (con tavole a colori). — 132 pagine, 140 illustrazioni, 4 tavole a colori.

Abbonamento annuo, **L. 40,50.** Un fascicolo separato, **L. 5.**

VACUUM OIL COMPANY, S. A. I.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Rilascio del « Carnet » fiscale in Italia.

Come fu già ampiamente esposto in queste colonne (*Vie d'Italia*, 1934, maggio, pag. *163*), nella Convenzione internazionale stipulata a Ginevra nel marzo 1931 per il regime fiscale delle automobili straniere, fu prevista l'istituzione di un « carnet » fiscale, allo scopo di sottoporre a controllo l'esercizio del diritto a franchigia della tassa di circolazione, accordato alle automobili straniere per un periodo continuativo o frazionato non superiore a 90 giorni entro i limiti di un anno dalla data del rilascio del « carnet ».

Molti Stati concedono l'esenzione dalla tassa senza richiedere la presentazione del « carnet », desumendo i periodi di permanenza nel proprio territorio dai documenti doganali; ma altri Stati, come la Jugoslavia, il Belgio e l'Inghilterra, esigono l'uso del « carnet ».

Per dare agli automobilisti italiani il modo di poter godere dell'esenzione dalla tassa a norma della citata convenzione, il Ministero dell'Interno ha affidato alle RR. Prefetture l'organizzazione pratica del rilascio dei « carnets » suddetti, perchè essendo esse incaricate della tenuta dei registri di immatricolazione degli autoveicoli e del rilascio dei certificati internazionali di circolazione, hanno gli elementi necessari per accertare se le richieste di rilascio del « carnet » si riferiscono ad un veicolo che abbia eventualmente già ottenuto il documento nel corso dei dodici mesi precedenti alla richiesta.

Tale soluzione, come nota la circolare (e come il T. C. I. ha sempre sostenuto), risponde anche al desiderio degli automobilisti che possono, in tale modo, con facilità ed in breve tempo, entrare in possesso dei documenti internazionali di circolazione rivolgendosi ad un solo ufficio per il rilascio del « carnet fiscal » e del certificato internazionale di circolazione.

I libretti fiscali di cui trattasi, sono distribuiti alle Prefetture del Regno dalla Direzione Generale delle Tasse sugli Affari.

Il servizio deve svolgersi secondo le seguenti istruzioni impartite dal Ministero dell'Interno:

1° Il libretto fiscale internazionale dovrà essere richiesto dagli interessati alla Prefettura presso la quale è immatricolata l'autovettura, mediante regolare domanda su carta da bollo da lire 4.

2° Contemporaneamente alla presentazione della domanda, dovranno essere versate alla Prefettura lire 5,40 (lire 5 per la marca da bollo da applicarsi sul libretto e da annullarsi dalla Prefettura con il timbro d'ufficio, e lire 0,40 per prezzo di acquisto del libretto, che verrà versato, poi, dalla Prefettura all'Istituto Poligrafico dello Stato).

3° All'atto del rilascio del libretto fiscale, le Prefetture prenderanno nota, sul registro di immatricolazione degli autoveicoli, dell'avvenuto rilascio e della data, allo scopo di potere effettuare gli opportuni controlli in occasione di richieste di rinnovazione del libretto stesso.

4° Nel caso di trasferimento di immatricolazione dell'autovettura in altra Provincia, l'annotazione di cui sopra dovrà essere fatta contemporaneamente all'immatricolazione dell'autoveicolo nella nuova Provincia.

5° E' vietato in modo assoluto il rilascio, per qualsiasi motivo, di un nuovo libretto fiscale per la stessa macchina entro i dodici mesi dell'emissione del precedente.

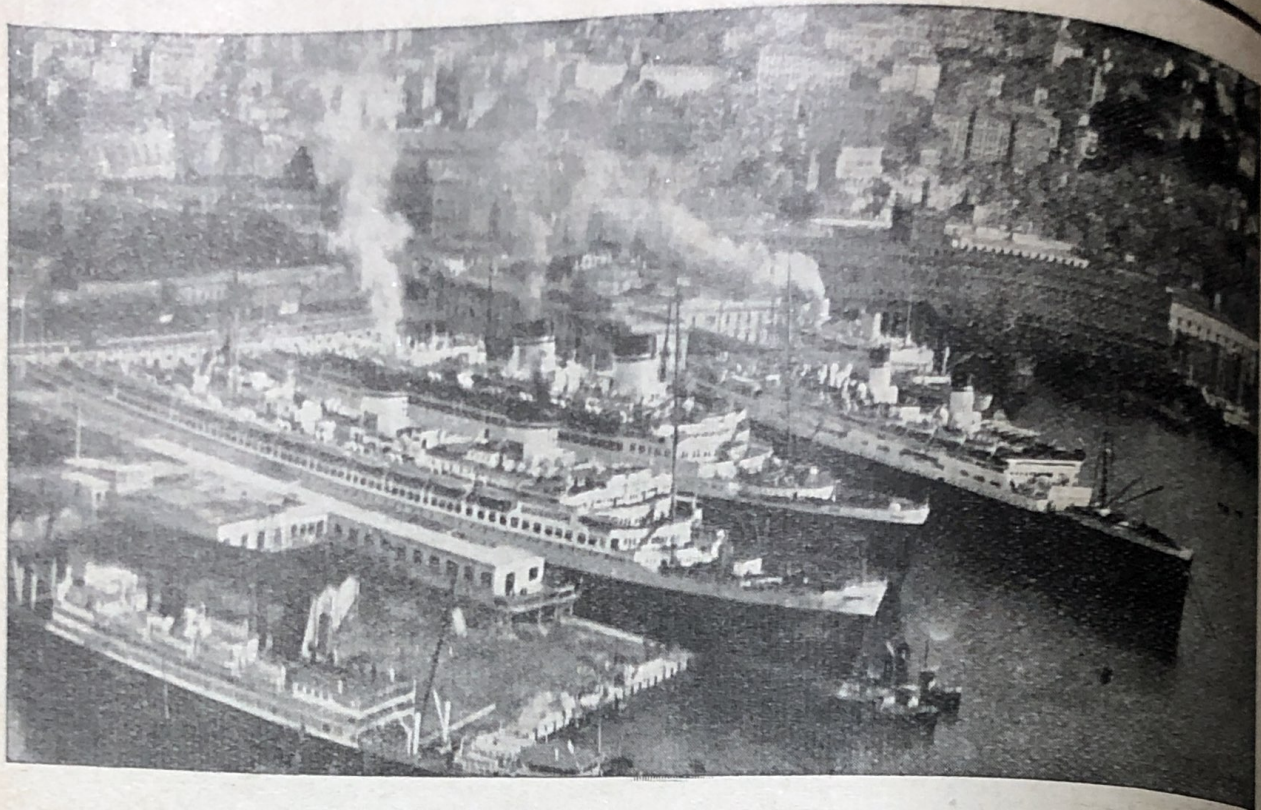
L'assicurazione sulla responsabilità civile in Danimarca e gli automobilisti italiani.

Nel fascicolo di dicembre abbiamo reso noto che gli automobilisti stranieri sono esentati dall'obbligo di stipulare una polizza di assicurazione sulla responsabilità civile al loro ingresso in Danimarca (ove, come è noto, tale assicurazione è obbligatoria) purchè portatori di una carta d'assicurazione emessa da una delle Compagnie assicuratrici autorizzate a questo scopo, avendo stipulato una convenzione col « Danske Forening for International Motorkjöretiöjsforsikring ».

Precisiamo ora che le Compagnie italiane facoltizzate a rilasciare tale carta sono le seguenti: « L'Assicuratrice Italiana », Milano, Via Manzoni 38; « L'Anonima Infortuni », Milano, Piazza Cordusio 2.

Denunzia di precedenti militari dei titolari delle patenti di guida di autoveicoli.

Con legge 22 gennaio 1934, N. 111, fu resa obbligatoria la denunzia dei dati sui precedenti militari da parte dei titolari delle patenti di guida degli autoveicoli al momento della vidimazione annuale delle patenti stesse.

Con R. Decreto 13 dicembre 1934, N. 2172, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 23 gennaio 1935, N. 19, sono state date le norme per l'esecuzione della legge sopra indicata, in base alla quale gli uffici incaricati dell'esazione della tassa di concessione governativa per la vidimazione annuale delle patenti di abilitazione alla guida, non devono procedere all'apposizione e all'annullamento delle

marche di concessione governativa, se non viene ad essi esibita, insieme con la patente, la dichiarazione prescritta dalla legge citata e redatta sull'apposito modulo a stampa, che è in distribuzione presso gli uffici medesimi.

Questi, prima di procedere all'apposizione e all'annullamento delle marche, devono accertare che i dati segnati nel modulo corrispondano esattamente a quelli indicati nella patente.

Ancora sull'art. 59 del Codice della Strada.

A dimostrare, se ancor ve ne fosse bisogno, l'opportunità — vorremmo dire la necessità — di una sollecita riforma dell'art. 59 del Testo Unico 8 dicembre 1933, sta la pletora di discussioni e di interpretazioni più o meno autorizzate, più o meno fedeli che esso ha sollevato.

Di recente, la rivista *Automotociclo* ha ospitato un commento al citato articolo, che riteniamo utile riassumere per i nostri lettori, pur sentendo il dovere di render noto che non tutte le conclusioni cui l'Autore giunge possono essere da noi condivise.

Stabilito che il Codice Stradale, nel prescrivere le norme per la illuminazione degli autoveicoli, si è proposto tre diverse finalità, e cioè di segnalare gli autoveicoli agli altri utenti della strada (fanali anteriori e fanalino rosso posteriore), di illuminare la strada nell'interesse degli autoveicoli stessi (fari), di permettere l'identificazione di essi autoveicoli (fanalino bianco della targa), l'Autore dello scritto desidera risolvere una questione pregiudiziale e osserva come «dalla chiara dizione del primo comma dell'art. 59 si apprende che i dispositivi di illuminazione devono essere *portati* nelle stesse ore e negli stessi casi in cui devono essere *accesi*, mentre «nelle ore e nei casi in cui non è obbligata l'accensione di essi, non corre neanche l'obbligo di portare i dispositivi». Da questa osservazione, secondo l'Autore, si deduce: *a*) che di giorno, quando non vi sia nebbia o foschia, gli autoveicoli possono circolare anche senza fanali o fari; *b*) che questi apparecchi possono conseguentemente essere mobili; *c*) che di conseguenza non può essere rifiutato dal Circolo Ferroviario il collaudo dell'autoveicolo anche se questo è privo dell'impianto di illuminazione.

Proseguendo nell'analisi dell'articolo, l'Autore sostiene che la disposizione del terz'ultimo capoverso, il quale commina una pena contro «chi circoli con apparecchi di illuminazione in numero superiore o di colorazione diversa da quelli prescritti», non deve intendersi in senso letterale ma secondo un concetto analogico che porta a ritener vietato l'*uso simultaneo*, ma non l'*esistenza sulla macchina* di fanali in numero superiore a due e di colore diverso dal bianco. E per i fari? Ecco ancora una volta ricordata una grave lacuna dell'articolo. Infatti, stando alla lettera della

legge, nessuna determinazione è stata fatta per il loro numero e colore. Potrebbero essere più di tre e riflettere luce diversa dalla bianca. E' fondata questa interpretazione che importa una inspiegabile diversità di trattamento fra fanali e fari?

Nota ancora l'Autore una strana discordanza fra l'art. 59 e l'art. 72 relativamente al fanalino posteriore. Secondo l'art. 72, chi ometta di illuminare o illumini insufficientemente la targa è passibile di ammenda da L. 100 a L. 300; l'art. 59 invece commina un'ammenda da L. 500 a L. 1000 a chi circoli con fanalino, che non proietti all'indietro luce rossa. In caso di contravvenzione per totale mancanza del fanalino, dovrà applicarsi la pena dell'art. 59, o quella dell'art. 72, o tutt'e due?

Altra questione arcidiscussa, quella delle luci laterali, dette luci di sagoma. Secondo l'Autore dello scritto citato, l'art. 59 si occupa solo degli apparecchi collocati nella parte anteriore e in quella posteriore dell'autoveicolo: conseguentemente dovrebbero essere tollerate sia le luci di sagoma, sia i fari laterali orientabili: lo spirito della legge però, potrebbe indurre ad una conclusione contraria.

Infine, e assai opportunamente, l'articolista si trattiene a considerare la situazione che l'art. 59 riserva agli automobilisti stranieri circolanti in Italia: « Essi non possono prevedere che in Italia esistano norme di legge in contrasto con la Convenzione internazionale di Parigi del 24 aprile 1926.

In tale convenzione è disposto all'art. 3 che « ogni automobile circolante isolatamente deve, durante la notte e a partire dalla fine del giorno, essere munita anteriormente di *almeno* due luci bianche situate una a destra e l'altra a sinistra, e posteriormente di una luce rossa ».

E' evidente che la disposizione della Convenzione internazionale precisa il numero minimo, ma non quello massimo dei fanali, lasciando ai proprietari di autoveicoli la facoltà di disporre di un numero maggiore di luci. Può la legge interna italiana imporre agli automobilisti ed ai motociclisti stranieri, che transitano per l'Italia, una disposizione restrittiva in confronto di quella internazionale che è divenuta legge anche in Italia, essendo stata resa esecutiva con R. Decreto-legge 6 gennaio 1928, N. 1622?

Da quanto abbiamo brevemente riferito conferma la necessità, che le tanto spesso oscure e contraddicenti norme dell'art. 59 vengano rimosse per dar luogo ad altre disposizioni semplici e chiare, più consone insomma al complesso di quel T. U. 8 dicembre 1933 che ha segnato un così notevole passo avanti nel campo della legislazione internazionale della circolazione stradale.

FERROVIE

Chiarimenti circa le facilitazioni ferroviarie per le famiglie viaggianti in gruppo.

Questo nuovo tipo di facilitazioni ferroviarie ha incontrato il favore del pubblico, come si può rilevare dal grande numero di tessere che sono state vendute nel mese di gennaio. Come era da attendersi, l'andata in vigore di queste facilitazioni ha dato occasione a vari quesiti circa la loro applicazione, e alla richiesta, da parte di qualcuno, di... maggiori agevolazioni. Alla maggior parte dei dubbi e dei desideri espressi, l'Amministrazione ferroviaria è stata fortunatamente in condizione di corrispondere favorevolmente, con opportuni chiarimenti forniti a mezzo della stampa quotidiana o con istruzioni agli uffici periferici.

Riteniamo però di far cosa utile ai nostri lettori riassumendo i principali chiarimenti che sono appunto stati dati sui diversi quesiti prospettati.

Minimo di tariffa. – La ferrovia, comunque sia composto il gruppo familiare, ha inteso garantirsi un minimo di prezzo di 4 biglietti a tariffa N. 5 (cioè differenziale ridotta del 50 %) per adulti, corrispondente, presso a poco, a due biglietti a tariffa intera.

Persone componenti il minimo del gruppo. – Dato lo scopo per il quale sono state istituite le facilitazioni per famiglie, si è stabilito che a formare il minimo del gruppo possano concorrere solo le persone naturalmente ed essenzialmente costituenti il *nucleo* familiare, cioè i genitori e il figlio o i figli soltanto.

A formare pertanto questo nucleo considerato dalla tariffa possono essere ammessi: i due genitori e due figli, un genitore e tre figli, quattro figli.

Pei ragazzi, anche con le facilitazioni delle famiglie, è ammesso il trasporto gratuito fino ai 4 anni e quello del metà prezzo sulla tariffa già ridotta del 50 %, a condizione peraltro che il prezzo di trasporto pagato per il viaggio non sia mai inferiore, come è sopra indicato, a quello di quattro biglietti per adulti con la tariffa del 50 %.

Limitazioni per il viaggio dei figli. – Uniche limitazioni sono: che i figli non abbiano oltrepassato i 25 anni e che convivano sotto lo stesso tetto familiare.

Si è voluto stabilire la norma decisiva e transattiva di questi soli limiti di età e di convivenza, per non ricorrere a quella dell'*a carico*, di difficile accertamento e garanzia.

Viaggio contemporaneo dei componenti del gruppo. – Non è richiesto che tutte le persone in-

LO ZUCCHERO
NELLA ALIMENTAZIONE

Nella nostra alimentazione, per vivere, per lavorare, per crescere, abbiamo fondamentalmente bisogno di tre categorie di cibi: idrati di carbonio, grassi e sostanze proteiche, oltre a sali ed a vitamine.
Se noi esaminiamo il regime di qualsiasi popolo, vediamo che, in media, nei cibi che servono a mantenere la vita, entrano a far parte, all'incirca:

50 grammi di grasso;
100 » » proteine;
500 » » idrati di carbonio.

La grande massa quindi dei nostri cibi è costituita da idrati di carbonio, a cui appartiene lo zucchero.

Dal punto di vista fisiologico, cioè come sviluppo di energia, 100 grammi di zucchero equivalgono a:

360 grammi di carne magra;
350 » » pesce;
200 » » pane;
200 » » patate.

Lo zucchero presenta, su tutti gli altri alimenti, il vantaggio di essere rapidamente e facilmente assorbito e, soprattutto, nulla di quanto si ingerisce va perduto, cioè è totalmente utilizzato; il che non succede per gli altri cibi.

Lo zucchero rappresenta il carbone della macchina umana.

Lo zucchero è appetito da tutti, uomini ed animali e specialmente dai bambini, cioè da chi vive secondo natura.
Molti medici dei bambini hanno documentato che grande giovamento si ha somministrando ai bambini dai 3 ai 7 mesi miscele di latte e zucchero; si assiste allora ad un rapido aumento di peso.

Se lo zucchero, convenientemente dosato, giova tanto ai lattanti, aumentandone la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia, esso può giovare altrettanto alle nutrici, fornendo loro un materiale biochimico adatto alla formazione del lattosio.

Dalla pubblicazione del compianto Prof. Gaetano Viale, Direttore dell'Istituto di Fisiologia della R. Università di Genova: "Lo Zucchero nell'alimentazione, nella terapia, negli sports, nel lavoro" (Genova 1933, Barabino e Graeve).

MAMME! Date zucchero ai vostri bambini. Esso ne aumenterà la crescita, la resistenza alle malattie e l'energia.

dicate sulla tessera viaggino contemporaneamente, basta per fruire della concessione che viaggino contemporaneamente almeno quattro persone fra quelle previste per comporre il minimo, cioè genitori e figli o figli soltanto.

Viaggi isolati delle persone iscritte sulle tessere di famiglia. – Sono state avanzate domande circa la concessione di facilitazioni anche per i componenti delle famiglie che durante la stagione estiva non possono compiere viaggi unitamente alla famiglia.

Tale genere di viaggi rientra in un altro tipo di facilitazioni della stagione estivo-autunnale, le quali, come nel passato, verranno regolate da appositi provvedimenti: può darsi che per la prossima stagione questi provvedimenti contengano disposizioni per il pubblico più favorevoli che non per il passato.

Come viene eseguito il servizio di controlleria dei biglietti.

E' molto frequente sentir affermare da persone che sono state all'estero che fuori d'Italia il servizio di controlleria dei biglietti è più sbrigativo e più semplice. Possiamo assicurare che... nello stesso modo all'estero da altri si cita ad esempio la controlleria italiana. In effetto, i sistemi variano da Paese a Paese, secondo le particolari condizioni di ciascuno di essi ed in base a tradizioni amministrative, alle quali la popolazione locale si è abituata da tempo. Ogni sistema presenta, secondo il punto di vista dal quale lo si guarda, vantaggi e svantaggi per il pubblico e per le Amministrazioni.

I sistemi, volendo raggrupparli, si possono ridurre a due:

1° Controlleria all'entrata e all'uscita nelle stazioni, e controlleria nel treno.

2° Controlleria esclusivamente nel treno.

Il primo sistema è seguito, con qualche variante, dalla quasi totalità delle Amministrazioni ferroviarie.

Per qualche Amministrazione, come quella germanica, la controlleria all'entrata, come all'uscita, è rigorosa e minuziosa. Per altre è abbastanza minuziosa all'entrata e assolutamente formale all'uscita. Per altre ancora, come per esempio l'Inghilterra, è formale tanto all'entrata quanto all'uscita, perchè l'agente alle sale si limita ad accertare che il viaggiatore sia munito di biglietto. Qualche Amministrazione infine, per certi treni espressi sopprime addirittura il controllo all'uscita: per esempio le ferrovie belghe e le ferrovie del Nord francesi.

La controlleria nel treno può essere praticata da controllori speciali e dal personale stesso del treno: questo criterio è seguito dalla grande maggioranza delle Amministrazioni.

Le ferrovie francesi esonerano completamente il personale del treno da ogni servizio di tal genere e si limitano a farla eseguire da controllori speciali: questo servizio è peraltro ritenuto insufficiente.

Il secondo sistema, cioè quello della controlleria esclusivamente nei treni, senza alcuna verifica all'entrata e all'uscita, era — molto tempo fa — praticato da un gruppo di Amministrazioni dell'Europa Centrale, precisamente da alcune Amministrazioni germaniche e da quella svizzera: ora è praticato soltanto da quest'ultima che, com'è noto, ha le stazioni completamente aperte al pubblico.

Il sistema svizzero impone la necessità di una maggiore vigilanza da parte del personale. Coloro dei nostri lettori che hanno avuto occasione di recarsi in Svizzera hanno potuto constatare *de visu* come si esegua colà la controlleria, in verità in modo molto accurato da parte del personale. Infatti essa è praticata:

- in partenza del treno,
- ad ogni biforcazione o cambio importante di linea,
- ad ogni cambio di personale lungo il percorso,
- prima dell'arrivo del viaggiatore a destino.

Il personale svizzero è interessato al ritiro dei biglietti, riscuotendo dalla sua Amministrazione un lieve premio per ogni biglietto ritirato.

La controlleria nei treni presenta un vantaggio per le Amministrazioni ferroviarie perchè può essere eseguita con maggiore cura, ma uno svantaggio per il viaggiatore — specie se è ripetuta — date le frequenti richieste del personale. Essa è agevole per l'Amministrazione ferroviaria quando si tratta di treni a lungo percorso, difficile quando si tratta di treni a breve percorso o che fermano a tutte le stazioni.

Qualche Amministrazione, per meglio individuare il giorno ed il punto del tragitto ove è stata eseguita la controlleria, fa uso di pinze speciali di perforazione che possono imprimere sul biglietto segni convenzionali: qualcuna di queste impressioni permette anche di individuare l'agente che ha eseguito la controlleria.

Tutti i vari mezzi di controlleria escogitati, anche i più perfezionati, non possono in modo assoluto garantire le Amministrazioni da possibilità di abusi da parte dei viaggiatori. Di tanto in tanto si verificano casi nuovi, sfuggiti talvolta agli agenti più capaci, che dimostrano da parte di qualche viaggiatore una scaltrezza non comune. Vi è però questo di certo: che presto o tardi il frodatore finisce per impaniarsi e rivelarsi. Le ferrovie francesi, non avendo disposizioni in tariffa che prevedano sovratasse e penalità, in casi di abusi elevano senz'altro verbale di contravvenzione e si rivolgono ai tribunali correzionali: i nomi dei viaggiatori condannati sono poi affissi agli sportelli delle biglietterie.

Dobbiamo peraltro aggiungere che tutte le grandi Amministrazioni, in questi ultimi tempi, usano in genere non eccedere nella controlleria, specie durante la notte, per non recare fastidio ai viaggiatori, i quali sono nella grandissima maggioranza in buona fede.

A quest'ultima considerazione è anche dovuto se — con le nuove norme in materia di trasporti di persone, andate in vigore col 1° gennaio di quest'anno — molto è stato attenuato nelle norme stesse che prima davano carattere di irregolarità a lievi infrazioni, fatte, nella maggior parte dei casi, in perfetta buona fede; mentre per le irregolarità effettive di poca importanza vengono stabilite penalità lievi.

Queste considerazioni non riguardano evidentemente i casi di veri e propri danni, come cessioni, alterazioni, falsificazioni di biglietti: casi che da noi, come altrove, continueranno ad essere perseguiti con vigore, trattandosi di vere e proprie frodi a danno delle Amministrazioni.

I « treni crociera » nell'America.

Dopo le crociere marittime, abbiamo avuto ed abbiamo le crociere terrestri: grosse comitive di viaggiatori trasportate in treni speciali attraverso l'Europa, talvolta con vetture-letto, vettura con sala da ballo, con bagno, con ristorante, ecc.

Ora abbiamo notizia che la Ferrovia del Pacifico ha iniziato anch'essa, in Argentina, servizi simili.

Il treno utilizzato per questi servizi si chiama « *El Crucero* » ed è composto di vetture-letto, vetture-ristorante, due vagoni-salone, di cui uno adibito a sala di lettura e di scrittura ed altro a sala da ballo. Sul treno viaggia anche un'orchestra, che allieta i passeggeri. Questi hanno a loro disposizione servizio di parrucchiere per signore e signori, bagni caldi e freddi ed un ufficio d'informazioni turistiche. Insomma si è cercato di trasportare nel treno tutte quelle principali comodità che offre un gran battello o che si possono avere stando... a casa.

Le escursioni con questi treni durano in media dai 2 ai 10 giorni, con percorrenza dai 3000 ai 3500 chilometri. L'intero viaggio costa un migliaio di lire italiane.

L'iniziativa ha destato vivo interesse: peraltro, se si dovesse giudicare dal primo esperimento, si dovrebbe rimanere un po' titubanti circa il seguito: poichè infatti in questo esperimento non si sono avuti che 40 viaggiatori.

Fino al 31 ottobre ci si può recare in Germania col 60 per cento di riduzione ferroviaria.

Le Ferrovie germaniche hanno esteso la concessione del 60 % di ribasso anche ai periodi finora esclusi, cioè dal 18 marzo al 12 aprile e dal 30 aprile al 31 maggio, sì che da ora fino al 31 ottobre, senza interruzione di sorta si potrà, da un punto qualsiasi del confine, percorrere la Germania alle suddette condizioni eccezionalmente favorevoli. La concessione riguarda esclusivamente i viaggiatori stranieri. Permane l'obbligo di trattenersi sul territorio del Reich almeno sette giorni. Invariata è altresì la validità dei biglietti emessi dalle agenzie di viaggio: due mesi per i viaggiatori provenienti da un qualsiasi Paese europeo e tre per quelli che hanno il proprio domicilio abituale in una delle tre Americhe.

L'interessamento di una Conferenza ferroviaria internazionale per il trasporto dei cani.

Ecco una notizia che farà piacere ai seguaci di Nembrotte!

Il Congresso cinologico tenutosi a Firenze nel maggio 1932, emise un complesso di voti riguardanti agevolazioni per il trasporto dei cani in servizio internazionale. I voti furono comunicati all'Unione Internazionale delle Ferrovie (U. I. C.) perchè volesse prenderli in esame e fare poi opera persuasiva presso le Amministrazioni ferroviarie dei vari Paesi d'Europa.

Le domande del Congresso cinologico riguardavano precisamente tre punti:

a) *Trasporto dei cani, con il proprietario, nel compartimento.*

Si proponeva a tal riguardo l'istituzione di appositi biglietti diretti *per i cani*, per tutto il

percorso da effettuare, e si proponeva inoltre che il primo e l'ultimo compartimento di ciascun treno fossero sempre accessibili ai viaggiatori accompagnati da cani, quale si fosse la dimensione di questi ultimi.

b) Trasporto isolato di cani.

Si proponeva di affidare a case di trasporti internazionali, di notoria reputazione, tutto quanto può occorrere per il trasporto dei cani, stabilendo in apposito regolamento gli obblighi di esse, i termini di consegna, la guardia e le cure del cane durante il viaggio, l'assicurazione, ecc.

c) Trasporto di cani, in gabbie o ceste, nel bagagliaio del treno nel quale viaggia contemporaneamente il proprietario.

Si proponeva che tali trasporti fossero ammessi in servizio diretto internazionale come le spedizioni di bagaglio ordinario e con le stesse agevolazioni di questi per le formalità ai transiti e per lo sdoganamento.

L'Unione Internazionale delle Ferrovie corrispose favorevolmente alle richieste del Congresso cinologico, nel senso che si mise a studiare la questione e ciò con la stessa cura con la quale questa grande organizzazione ferroviaria studia tutte le questioni dei traffici. Anche in questa occasione un dettagliato questionario fu predisposto ed inviato a tutte le Amministrazioni ferroviarie dell'Europa e ad alcune principali dell'Asia per raccogliere una documentazione istruttiva.

Occorre intanto tenere presente che la Convenzione internazionale per il trasporto dei viaggiatori e bagagli, conosciuta più comunemente sotto il nome di Convenzione di Berna, stipulata fin dal 1923, per la quasi totalità delle Nazioni europee, già prevede il trasporto dei cani in servizio diretto internazionale, ma che — salvo per qualche relazione di frontiera — si è fatto limitato uso di questa facoltà. Le difficoltà, come si vedrà appresso, non dipendono tanto dalla ferrovia, quanto piuttosto dalla varietà e complessità delle norme in materia di polizia veterinaria in vigore presso i vari Stati.

Le risposte ricevute in seguito all'invio del questionario e raccolte dall'U. I. C., sono giunte a buon punto per confermare queste difficoltà. Vi sono Paesi nei quali è vietata assolutamente l'importazione di cani, altri nei quali la loro introduzione è subordinata a lunghe quarantene, che per qualcuno dei Paesi stessi sono di... *sei* mesi! Come è possibile in simili condizioni dare largo sviluppo ad un simile genere di trasporto?

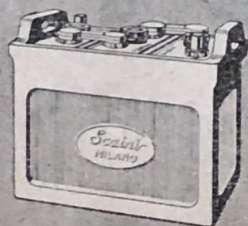
Anche la regolamentazione ferroviaria, per quanto molto meno rigorosa e complicata di quella di polizia, è talvolta difficile e varia da Paese a Paese.

Esistono Paesi nei quali il trasporto dei cani in vettura è assolutamente escluso; altri che escludono i cani dal trasporto con i treni viaggiatori; altri che li ammettono al trasporto come... colli espressi, ecc.

Nella maggioranza dei Paesi sono da osservare per l'introduzione dei cani le seguenti formalità: produzione di certificato d'origine, di sanità, di caninazione, ecc.; visita di un veterinario alla frontiera; autorizzazione speciale preventiva delle autorità sanitarie; pagamento di tasse e diritti di importazione, ecc.

Tutte queste difficoltà non hanno scoraggiato il relatore della questione, scelto dall'U. I. C., il quale in una recente riunione delle Commissioni di studio di quella organizzazione ferroviaria ha avuto uno scambio di idee con altri delegati esteri, cui ha fatto presente le sue osservazioni e suggerito i possibili provvedimenti.

Non ci è dato di conoscere precisamente le conclusioni sulla questione, le quali, del resto, dovranno essere prese dalla riunione plenaria delle Commissioni dell'U. I. C. che avrà luogo verso giugno. Sembra peraltro che un certo numero di Amministrazioni ferroviarie si siano espresse favorevolmente per l'instaurazione di un servizio più esteso per il trasporto dei cani accompagnati dai viaggiatori. Qualche riserva vien fatta per il trasporto dei cani non accompagnati, che costituiscono un traffico molto modesto. Così pure si trova una certa difficoltà a riservare nei treni internazionali dei compartimenti speciali per i viaggiatori accompagnati dai cani. Qualche Amministrazione è favorevole a sviluppare il sistema della spedizione di cani a mezzo di biglietti diretti internazionali a condizione che la tariffazione sia semplificata.

Per il momento non si possono fare pronostici sull'accoglimento definitivo che potranno fare le varie Amministrazioni ferroviarie, tanto più perchè, come si è visto, la soluzione desiderata dai cacciatori non dipende solo dalle Ferrovie. Occorre intanto attendere che l'Unione Internazionale delle Ferrovie abbia raccolto osservazioni sul materiale già pazientemente preparato e che la Sessione plenaria dell'U. I. C. le abbia attentamente vagliate, considerando da svariati punti di vista la possibilità di aderire, sia pure in parte, ai desideri e ai voti espressi dal Congresso cinologico.

TURISMO

Stazioni di cura, soggiorno e turismo revocate ed altre classificate secondo la loro qualifica ufficiale.

La legge 15 aprile 1926, fondamentale per l'organizzazione delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo, riconoscendo la necessità di uno speciale ordinamento amministrativo per le località alle quali « conferisce importanza essenziale nell'economia locale il concorso dei forestieri in tutte o in alcune stagioni dell'anno a scopo di cura, di soggiorno o di svago », ammetteva per tutte la possibilità di ottenere la costituzione in Azienda autonoma. Tanta larghezza di ammissioni, se da un lato riusciva incoraggiante per le iniziative nuove, facendo largo credito alle possibilità avvenire, dall'altro andava incontro al pericolo di creare delle complicazioni amministrative inadeguate alle condizioni economiche locali, e al pericolo di consentire l'applicazione dei tributi speciali preveduti per le stazioni stesse, in località prive delle necessarie attrattive che valgano a giustificare tali gravezze. A queste considerazioni si aggiunga che il riconoscimento ufficiale avrebbe dovuto costituire una garanzia di organizzazione e di attrattive, che spesso non esistevano all'atto stesso, nè si sono create di poi.

Fu in vista degli accennati inconvenienti, che su proposta del Commissariato per il Turismo, la Camera approvava la legge 29 gennaio 1934-XII, avente carattere limitativo per la concessione e la conservazione del riconoscimento di Stazione di cura, soggiorno e turismo. Essa inoltre determinava che le Stazioni stesse dovessero essere classificate, cioè differenziate, a seconda delle loro caratteristiche, in gruppi distinti di cura, di soggiorno e di turismo.

La revoca era preveduta per quelle stazioni che nell'ultimo triennio non avessero realizzato dai cespiti tributari consentiti un provento medio annuo di L. 20.000, nonchè le altre che si trovassero:

a) a non possedere alcun ambiente di ritrovo (teatri, cinematografi, campi di sport) e la cui attrezzatura alberghiera non raggiungesse nel complesso la capacità di 300 letti;

b) a difettare di impianti igienico-sanitari (acquedotti, fognature od altri impianti idonei per lo smaltimento dei materiali di rifiuto, macello e locale di isolamento per le malattie infettive), del servizio farmaceutico e dei servizi di vigilanza igienica e di nettezza urbana;

c) a possedere (nel caso di Stazioni di cura d'acque) stabilimenti di cura non autorizzati a norma di legge e i cui impianti non presentassero le speciali condizioni richieste dalle maggiori esigenze di una Stazione di cura propriamente detta. Se non che, mentre la revoca per le Stazioni aventi un cespite inferiore alle L. 20.000 doveva aver luogo entro l'anno dalla promulgazione della ricordata legge, le Stazioni in difetto della necessaria attrezzatura sanitario-recettiva avrebbero potuto aver prorogato il riconoscimento per un periodo di un quinquennio, purchè le loro condizioni di bilancio fossero tali da dare affidamento di qualche possibilità avvenire.

Coi Decreti Ministeriali in data 30 novembre 1934-XIII, questa selezione e classificazione delle Stazioni ha cominciato ad aver luogo. Difatti, sono state radiate dal novero delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo, per non aver raggiunto nell'ultimo triennio un provento annuo di almeno 20.000 lire, le seguenti tredici: Acquasanta, Andorno Micca, Bòvegno, Ceres, Gargnano, Lizzano in Belvedere, Luserna S. Giovanni, Orta Novarese, Pompei, S. Stefano di Cadore, Torre Pellice, Zara, Zocca.

Trentaquattro Stazioni di cura, soggiorno e turismo sono state classificate nei seguenti distinti gruppi:

Stazioni di cura: comune di Bognanco (Novara); territori dei comuni di Bormio (Sondrio) e di Castrocaro e Terra del Sole (Forlì) indicati rispettivamente nei D. M. 21 aprile 1930 e 30 novembre 1926, territorio di S. Pellegrino (Bergamo) nei limiti della circoscrizione preesistente al R. Decreto 1 marzo 1928, nonchè i territori dei comuni di Arco e di Roncegno (Trento) indicati nelle leggi provinciali austriache 12 novembre 1899, B. L. P. N. 22 e 24 del 1900.

Stazioni di soggiorno: comuni di Arenzano (Genova), Bellagio (Como), Chiavari (Genova), Chiesa (Sondrio), Folgaria (Trento), Gressoney (Aosta), Lavagna (Genova), Luino (Varese), Ponte di Legno (Brescia), Rapallo (Genova), Riva del Garda (Trento), Selvino (Bergamo), Sestri Levante (Genova), Taormina (Messina), Gardone Riviera e Salò (Brescia); i territori dei comuni di Cava dei Tirreni (Salerno) e di Courmayeur (Aosta) indicati nel D. M. 30 giugno 1928, la frazione Marina del comune di Massa (Massa Carrara), il territorio del comune di Pallanza (Novara) ind[icati] nel D. M. 28 ottobre 1927, il territor[io] del comune di Pesaro nei limiti della circ[o]scrizione preesistente nel R. D. 25 febbra[io] 1929, il territorio del comune di Pescara g[ià] costituente il comune di Castellammare Adria[]tico, il territorio del comune di S. Candid[o] (Bolzano) nei limiti della circoscrizione pre[e]sistente al R. D. 18 ottobre 1928, il comune d[i] Sorrento (Napoli), esclusi i territori dei ces[]sati comuni di Meta e di Piano di Sorrento, le frazioni Vallombrosa, Saltino e Lago d[el] comune di Reggello (Firenze), nonchè i terri[]tori dei comuni di Brennero (Bolzano), Lau[]rana (Fiume) e Lussimpiccolo (Pola), indicati rispettivamente nelle leggi provinciali au[]striache 15 settembre 1899, B. L. P. N. 17 del 1910, 10 dicembre 1905, B. L. P. N. 4 del 1906 e 7 giugno 1892 B. L. P. N. 12.

Stazioni di cura e soggiorno: comune di Santa Margherita Ligure (Genova), i territori del comune di Genova già costituenti i comuni di Nervi e di Pegli, con l'aggiunta delle parti di territorio dei cessati comuni di S. Ilario Ligure, Quinto al Mare e Prà, indicate nel D. M. 21 aprile 1930, nonchè i territori del comune di Grado (Trieste) e della frazione Portorose del comune di Pirano (Pola), indicati rispettivamente nelle leggi provinciali austriache 25 giugno 1892, B. L. P. N. 15, e 25 luglio 1897, B. L. P. N. 21.

Stazioni di turismo: comuni di Firenze e di Siena.

La radiazione dal novero delle Stazioni ufficiali delle 13 località elencate, non significa che esse non abbiano una loro importanza e non possano aspirare ad un miglior avvenire come centri di attrattiva turistica o di soggiorno. La revoca è motivata, come si è detto, da ragioni amministrative e di una selezione necessaria al buon nome dell'organizzazione turistica nazionale.

Però anche nelle località radiate esistono funzioni di propaganda e di organizzazione turistica che potranno essere svolte ora dalle private iniziative locali, non meno efficacemente che dalla Aziende autonome soppresse. Tali funzioni potranno essere assunte dunque dalle pro-loco e dalle associazioni di categoria interessate, facendovi contribuire tutte le attività locali che dalla affluenza di forestieri traggono vantaggio. Forse dall'alleggerimento delle soprastrutture amministrative e

burocratiche sproporzionate alle risorse locali, conseguente alla abolizione delle aziende autonome, la nuova organizzazione potrà guadagnare in speditezza di attività ed economia di gestione.

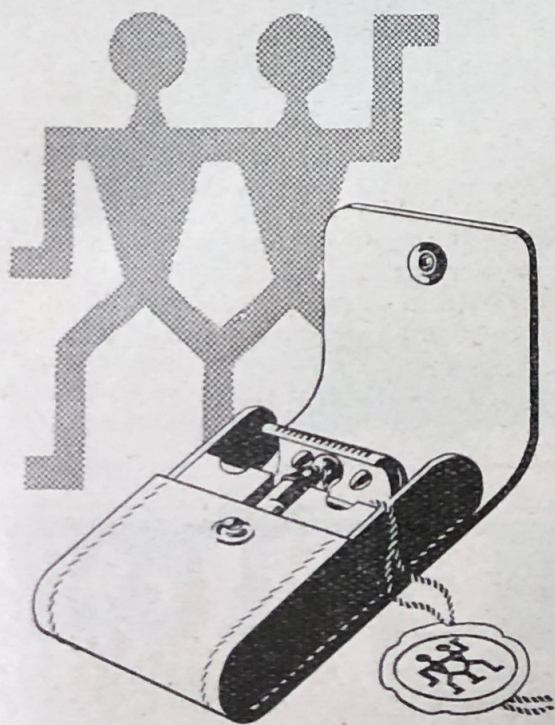
Difatti, in previsione delle revoche avvenute, il Commissariato per il Turismo diramava ai Presidenti dei Comitati Provinciali del Turismo e ai Prefetti del Regno la circolare di cui riferiamo qui sotto i brani essenziali, intesa a promuovere e ad incoraggiare le spontanee attività locali sopra accennate:

« Poichè l'applicazione delle disposizioni di legge porterà inevitabilmente a qualche declassifica, non dovrà ritenersi che in tali casi venga a mancare senz'altro la possibilità di utile azione turistica locale, poichè il provvedimento ha invece lo scopo di separare nettamente la categoria delle località sufficientemente attrezzate nei riguardi della recezione dei forestieri, da quelle nelle quali siffatta attrezzatura è tuttora imperfetta, o soltanto ai primordi. In queste ultime località dovrà farsi luogo sollecitamente alla costituzione di associazioni volontarie proloco secondo lo statuto tipo predisposto da questo Commissariato, nell'intento di potenziare le risorse del soggiorno e di assicurare in seguito alla località quei perfezionamenti di attrezzatura capaci di renderla in possesso dei requisiti voluti per aspirare alla classificazione.

« Richiamo pertanto le SS. LL. a voler adoperarsi per la regolare sollecita costituzione di associazioni volontarie turistiche pro-loco in tutti quei Comuni nei quali, in conseguenza della revisione del riconoscimento delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo, dovessero risultare soppresse le aziende autonome, nonchè in tutti quei Comuni nei quali il possesso di un minimo nucleo di requisiti turistici determini un qualche movimento di ospiti stagionali, suscettibile di maggiori graduali sviluppi.

« Questo Commissariato ritiene necessario che il quadro delle Stazioni di cura, soggiorno e turismo affidate alla gestione delle Aziende Autonome venga integrato con la categoria dei luoghi di villeggiatura da affidarsi alla propulsione volontaria delle associazioni proloco.

« I Comitati Provinciali del Turismo vorranno comunicare l'elenco delle associazioni pro-loco regolarmente costituite nelle rispettive Provincie, e in seguito dar notizia di ogni variazione a tale elenco ».

Soppresso il Commissariato per il Turismo, ogni comunicazione dovrà essere indirizzata alla Direzione Generale del Turismo in Roma presso il Sottosegretariato per la Stampa e la Propaganda.

VARIE

La bicicletta è ancora suscettibile di perfezionamenti?

(*Considerazioni a proposito della Mostra del Ciclo e del Motociclo di Milano*).

La partecipazione delle maggiori Case costruttrici di biciclette all'ultima Mostra del Ciclo e del Motociclo di Milano è parsa confermare una volta di più l'opinione di molti, i quali considerano il popolare veicolo come definitivo, quasi che nessun perfezionamento vi possa essere più recato. Tranne qualche maggior eleganza di linee, la bicicletta d'oggi si presenta, sostanzialmente, come quella di venti anni or sono. Eppure tutti hanno sentito parlare di geniali innovazioni escogitate per rendere la bicicletta più comoda e meno faticosa all'uso, se non più veloce, come affermano certuni. Si può ben dire senz'altro che una gran parte di tali innovazioni non sono che illusorie, poveri tentativi ingenui che non reggono ad un sommario esame critico.

Ma non tutte si debbono giudicare così: alcune rappresentano la soluzione di problemi ormai maturi, che appassionano il pubblico e che forse un giorno non lontano trionferanno nella pratica universale.

Le Case costruttrici a tutt'oggi sembrano diffidenti e riluttanti nell'accogliere tali perfezionamenti. Tutt'al più questi sono offerti al pubblico dagli inventori e dai più modesti fabbricanti, come accessori da applicarsi alle solite biciclette di serie. E quando qualcuno di questi perfezionamenti si presenta come un organo essenziale della macchina che ne modifichi la struttura e imponga un nuovo processo di costruzione, allora la difficoltà dell'adozione diventa quasi insormontabile, e non si risolve se non nel caso in cui l'inventore, per introdurre il suo dispositivo, diventi costruttore egli stesso di una propria macchina. Ma in tal caso vengono a mancare alla nuova costruzione tutti i vantaggi tecnici ed economici che derivano dalla vasta esperienza, dalla progredita attrezzatura industriale, dalla potente organizzazione commerciale di cui dispongono le maggiori fabbriche di cicli. Non è quindi da meravigliarsi se, nella concorrenza, questi innovatori quasi sempre soccombano trascinando nel discredito anche la loro invenzione.

Ma è inutile recriminare contro la tendenza dell'industria del ciclo, la quale assolve oggi il suo compito mirando ad una rigida standardizzazione che consenta una sempre maggiore riduzione di costo, unita ad una costante solidità della produzione. Anche l'industria del ciclo dovrà accogliere le innovazioni quando il pubblico glielo imporrà con la sua richiesta. Per il momento nulla può meglio giovare alla conoscenza e all'adozione delle accennate innovazioni che le mostre, i concorsi, le gare, nei quali il pubblico possa prendere visione delle possibilità di progresso della bicicletta come mezzo di sport e di turismo. Quindi dei due scopi che la Mostra di Milano poteva proporsi, quello commerciale e quello di propaganda generica, vogliamo considerare piuttosto quest'ultimo, pur comprendendo che le Ditte espositrici si preoccupassero principalmente, se non esclusivamente, del primo.

I cambi di velocità.

In materia di cicli, l'innovazione più rappresentata alla Mostra era anche quest'anno il cambio di velocità. Non è il caso di parlare di novità, perchè sono trent'anni almeno che il problema è stato risolto con cambio nel mozzo, e almeno un quinquennio che si sperimentano i cambi a pignone. La novità consiste nel numero sempre maggiore e nella varietà dei congegni escogitati. Il cambio nel mozzo non aveva mai incontrato il successo per la complicazione del suo congegno, che crea degli attriti e che riesce costoso e di difficile riparazione in caso di guasti. La vera soluzione al problema è stata data dal cambio su pignoni. Bisogna riconoscere che il pubblico ha incominciato ad interessarsene e ad averne fiducia quando l'ha veduto far buona prova nelle corse. Ma questo stesso modo di propaganda ha potuto far nascere un pregiudizio che bisogna sfatare: che il cambio di velocità sia un accessorio conveniente alle biciclette da corsa, un accorgimento per le gare, non una necessità delle biciclette da turismo. Il pregiudizio è così diffuso, che in occasione della Mostra medesima, abbiamo sentito esprimere il parere che se il regolamento delle corse dovesse in avvenire escludere l'uso dei cambi di velocità, sarebbe ben presto finita per questi ogni ragione, e in breve non se ne parlerebbe più. Tanto vale, diciamo noi, negare le possibilità della bicicletta come mezzo di turismo.

Perchè nessuno che voglia fare del turismo in bicicletta potrà più rinunciare a questo dispositivo, che mutando i rapporti, gli sviluppi e le velocità col mutare delle condizioni della strada, spiana le salite, vince le resistenze, trasforma la fatica e la pena in un piacevole esercizio, lasciando libere le facoltà dello spirito per osservare, ammirare, riflettere, cioè per la maggior gioia del viaggiare. Ma non è nostra intenzione dilungarci qui sulle ragioni della bicicletta come mezzo turistico; basti dire che le migliorate condizioni stradali hanno di molto accresciuto oggi tali possibilità e che il turismo in bicicletta è largamente praticato ancora in Paesi meglio dotati del nostro di automezzi e di servizi di trasporto collettivi.

Il cambio su pignoni consiste in un congegno che facendo passare la catena dall'uno all'altro dei due o tre pignoni affiancati sul mozzo della ruota motrice, muta il rapporto esistente fra i denti della moltiplica e quelli dei pignoni stessi, e quindi lo sviluppo della pedalata. Per tale passaggio su pignoni di varia grandezza, si richiede una catena più lunga di quella consueta. Quindi nel congegno si ritrovano due organi essenziali: un tendicatena e un deragliatore. Il primo tipo di questo cambio, anzi, — il «Vittoria» — consisteva in una semplice leva tendicatena senza il deragliatore, cosicchè il ciclista, dopo aver liberata la catena dal suo tenditore, col piede la doveva spingere dall'uno all'altro pignone. Ora però tutti i cambi sono provvisti del deragliatore automatico, compreso il «Vittoria» perfezionato. Quando il deragliatore agisce sulla campata superiore della catena, allora il cambio si compie pedalando a ritroso; viceversa, quando si trova sulla campata inferiore, si cambia continuando a pedalare in avanti. Fra i cambi presenti alla Mostra muniti di tendicatena e deragliatore, ricordiamo — oltre al Vittoria già menzionato — il Bestetti, il Castelli, il Trionfo, tutti funzionanti con pedalata a ritroso, e il Milano, il Lampo, il Brianzoli con pedalata in avanti.

Vanno ricordate poi altre soluzioni di cambio a pignoni che eliminano il tendicatena, mediante la possibilità di spostare avanti o indietro la ruota motrice, in modo da compensare la differenza di sviluppo dei pignoni con la diversa distanza della ruota posteriore dall'ingranaggio centrale. A questa categoria appartiene il cambio Campagnolo, che si fonda sull'applicazione di un perno automatico che libera la ruota nel forcellino posteriore e la torna a bloccare all'istante mediante il semplice giro di una maniglia. Liberando il mozzo, il ciclista può farlo scorrere avanti o indietro nel forcellino a seconda che si faccia salire la catena sopra un pignone maggiore o scendere su uno minore. Quindi si torna a bloccare il perno nel forcellino e la catena rimane perfettamente tesa senza bi-

sogno di alcun tenditore. Il deragliatore si trova nella campata superiore della catena, sicchè il cambio funziona con pedalata a ritroso.

Conosciamo qualche altro sistema di cambio senza tendicatena: fra questi, genialissimo e degno di essere ricordato, sebbene non presente alla Mostra, quello del Dott. Bruno Carattoli, già descritto su questa stessa Rivista (febbraio 1931). Questo cambio elimina esso pure il tendicatena, mediante l'applicazione di un forcellino posteriore facente parte di una leva il cui fulcro è fissato a perno in fondo al telaio, dove le solite biciclette hanno il forcellino posteriore. Mediante il movimento della leva, il forcellino è spostato in avanti o indietro, in modo da abbreviare o da aumentare la distanza della ruota dall'ingranaggio centrale. La leva poi si fissa solidamente al telaio, in modo che tutto riesca perfettamente stabile e rigido. Il deragliatore è costituito da un rocchetto che girando al comando del ciclista per mezzo di un tirante, presenta diverse sagome che sollevano e spostano la catena, avviandola sul pignone desiderato. Il cambio è così istantaneo e sicuro.

Questi ultimi due cambi si presentano però come parte organica della macchina e non come accessori. Quindi non si possono applicare a qualsiasi bicicletta di serie, poichè richiedono una costruzione speciale. Ma mentre il Campagnolo ha trovato la Ditta Fratelli Brivio di Brescia che ha saputo realizzare e lanciare il suo brevetto, il Dott. Carattoli non ha trovato ancora una ditta industriale che si assumesse la costruzione della sua macchina con cambio. Ma facciamo l'augurio che la sua attesa non sia vana nè lunga.

Un altro cambio che evita il tendicatena è quello « Rondinone », munito di un dispositivo che consente di spostare in avanti o indietro l'ingranaggio centrale. Così si compensa la maggiore o minore lunghezza della catena che risulta dall'applicazione della catena sui pignoni diversi, non solo, ma anche su diverse ruote dentate centrali. La combinazione delle diverse moltipliche coi diversi pignoni consente ben nove rapporti diversi, cioè nove cambi di velocità. Va detto però che il congegno allo stato attuale non è munito di deragliatore, nè vediamo come si potrebbe applicarne uno che valga a guidare la catena non solo sui pignoni, ma anche sulle ruote centrali. Quindi riteniamo che questo cambio non possa pervenire ad essere funzionato in marcia e automaticamente.

Infine ricordiamo un cambio mediante ingranaggi interposti fra il perno delle pedivelle e il perno della ruota dentata di mezzo. Consiste in una scatola nella quale sono incastellati quattro cuscinetti a sfere in cui girano i perni della pedivella, degli ingranaggi interposti e della ruota centrale. Mediante il comando di una leva, si varia la marcia inserendo i diversi ingranaggi. Sostanzialmente, il dispositivo riproduce l'ingranaggio del cambio nel mozzo in migliori condizioni di spazio, e quindi con maggiori garanzie di solidità. Questo cambio costituisce esso pure un organo essenziale della macchina, e però esige una fabbricazione speciale, a cui provvede la Ditta « Costruzioni Meccaniche Crugnola di Varese ».

Altri accessori.

Altri modesti accessori per bicicletta che offrivano un carattere di novità dovevano essere ricercati alla Mostra con particolare diligenza, tanto andavano sommersi nella profusione della produzione maggiore. Ecco, per esempio, una protezione flessibile per catena. Consiste in un sopracatena fatto di tanti segmenti snodabili in corrispondenza alle maglie della catena, che si applica a questa coprendola superiormente e sui fianchi. Nella parte interna questo sopracatena si ingrassa, sicchè esso giova alla lubrificazione delle trasmissioni della macchina. Inoltre esso protegge la catena dalla polvere e dal fango, e soprattutto sostituisce il copricatena, nei casi in cui questo non si possa applicare, come nelle biciclette con cambio di velocità a pignone.

Un piccolo congegno modestissimo ma pratico è certamente un lucchetto per bloccare lo sterzo della bicicletta. Si applica al telaio in prossimità del cannotto dello sterzo ed è munito di una spina di acciaio che si introduce nello sterzo medesimo bloccandolo. Per sbloccarlo, occorre combinare sull'apparecchio un gioco di lettere o di cifre che solo è noto all'utente. Così la bicicletta è immobilizzata, senza bisogno di chiavi o di congegni estranei alla macchina.

Di gran lunga più importante dei congegni accennati è un pedale che può allungare di parecchi centimetri la pedivella, cioè il braccio della leva, nella fase attiva della pedalazione. Si presenta come un doppio pedale: uno primario applicato alla pedivella per mezzo di un asse a cricchetto che si blocca nella fase attiva della pedalata, costituendo un prolungamento della pedivella; uno secondario, il vero pedale, applicato al primario per mezzo di cerniera.

Ora la caratteristica di questo speciale pedale è quella di sporgersi in avanti nella fase attiva della pedalata, realizzando un vero prolungamento del braccio della leva; mentre, giunto al punto morto, per iniziarsi la fase di ritorno, il pedale si ripiegherebbe sul braccio della pedivella accorciandolo. Il principio in sè è logico e l'apparecchio nella sua semplicità appare ingegnoso e promettente di buoni risultati. Però un giudizio definitivo non si può dare senza un esperimento pratico, perchè se il ripiegamento del pedale nella fase di ritorno della pedalata e il suo alzarsi e spingersi in avanti all'inizio della fase attiva non avvenissero automaticamente, il congegno si ridurrebbe ad un semplice allungamento della pedivella o ad un suo accorciamento permanenti, effetto questo che non ha bisogno di tanta ingegnosità di dispositivi.

Non è un giudizio, e neppure un dubbio questo che abbiamo avanzato. Piuttosto è un'ipotesi intesa soprattutto a dimostrare l'opportunità di esperimenti e di prove pratiche con concorsi che darebbero modo di giudicare dei nuovi dispositivi con convinzione e con piena cognizione di causa. Tali manifestazioni gioverebbero altresì a sfatare certi miracolismi che hanno occupato la stampa e alimentato la curiosità del pubblico con l'annuncio di biciclette che realizzerebbero velocità prodigiose. Sgombrando il terreno dalle illusioni e dalle utopie, acquisterebbero maggior valore agli occhi del pubblico le più modeste innovazioni, che rappresentano un breve ma reale passo innanzi, una piccola conquista fatta a prezzo di sacrifici e capace di accrescere i pregi dell'umile bicicletta così benemerita dello sport, del turismo e della cultura e dell'educazione popolari.

Riunione del Comitato Internazionale « Rail et Route ».

Si è riunito a Parigi nei giorni 30 e 31 gennaio c. a. presso la Camera di Commercio Internazionale, il Comitato « Rail et Route »: ente internazionale formato, come è noto, dai rappresentanti di tutti gli organismi che possono avere interesse diretto od indiretto alla risoluzione dei problemi relativi al traffico ferroviario e a quello automobilistico.

L'Associazione Nazionale Fascista fra Industriali dell'Automobile era rappresentata dal suo Presidente Gr. Uff. Giuseppe Acutis; il nostro Sodalizio, dal suo Consulente Tecnico, Ing. Serafino De Capitani.

Numerosi furono i delegati, provenienti anche dai più lontani Paesi (Cina e Giappone inclusi), ed interessanti rapporti furono presentati dai principali esponenti degli interessi ferroviari e di quelli automobilistici.

Due correnti principali si delinearono durante i lavori del Congresso: una che propu-

gnava la assoluta libertà del traffico automobilistico e che era appoggiata, oltre che dai rappresentanti dell'automobilismo, anche dalla « Alliance Internationale de Tourisme »; l'altra, sostenuta dagli esponenti degli interessi ferroviari e che proponeva alcune limitazioni atte a delimitare le rispettive sfere di attività delle due categorie di trasporti.

Come era logico aspettarsi, data la molteplicità delle Nazioni rappresentate, le condizioni interne assai diverse nelle Nazioni stesse e la ingente somma degli interessi in giuoco, non fu potuto raggiungere un accordo, nemmeno di massima, sullo scottante problema.

Basandosi peraltro sopra un molto ponderato ed obiettivo schema di lavoro proposto dal relatore generale, Sir Oxborne Mange, venne stabilito che il Comitato « Rail et Route » continuerà i suoi lavori dando incarico ai membri della presidenza di redigere e proporre un progetto di accordo, da sottoporsi all'approvazione dell'assemblea generale in occasione della riunione che avrà luogo a Londra nel marzo corrente anno.

Riunione del Comitato Internazionale del Carbonio Carburante.

Ha avuto luogo a Parigi nei giorni 29 e 30 gennaio c. a. la riunione annuale del Consiglio direttivo del Comitato Internazionale Permanente del Carbonio Carburante, l'Ente che raccoglie, come è noto, i rappresentanti di ben 26 Nazioni e che si occupa di tutti i problemi relativi ai carburanti sussidiari.

Il nostro Sodalizio era rappresentato dal suo Consulente Tecnico Ing. Serafino De Capitani, Segretario del Comitato suddetto.

Nella riunione si studiò il modo di assicurare rapporti più stretti e più frequenti tra i vari Membri del Comitato e di rendere mensile, anzichè trimestrale, la pubblicazione del Bollettino contenente gli Atti del Comitato e la bibliografia tecnica internazionale. Venne pertanto stabilito che la Rivista *L'Energia Termica* pubblicherà mensilmente, in uno speciale supplemento, gli Atti e la bibliografia di cui sopra, in qualità di Organo ufficiale del Comitato per tutte le Nazioni ad esso aderenti.

Quarant'anni d'Arte Veneta – Mostra commemorativa della fondazione della Biennale.

Il Presidente dell'Ente autonomo della Biennale internazionale d'arte, in occasione del 40° anniversario della Iª Esposizione, promossa e gestita dalla Città di Venezia, bandisce una Mostra commemorativa dell'avvenimento, che si inaugurerà il 18 maggio venturo e che avrà la durata di due mesi. Tale Mostra, concordata con il Sindacato interprovinciale Belle Arti, è al di fuori della serie delle Esposizioni biennali ed è dedicata all'arte veneta, come omaggio verso la Città e le Tre Venezie, per dimostrare il largo e mirabile concorso che gli artisti veneti hanno dato e dànno alla istituzione.

La Mostra sarà divisa in due Sezioni: quella degli espositori dal 1895 al 1914; e quella degli espositori dal 1920 al 1934.

Dette Sezioni saranno rispettivamente disposte nelle sale a sinistra e a destra dei grandi saloni centrali, nei quali ultimi verrà raccolta una scelta rappresentanza delle opere straniere più celebrate apparse nelle diciannove Biennali e rimaste nelle Gallerie e Collezioni italiane.

Le Sezioni I e II conterranno, oltre ad opere isolate, alcune Mostre retrospettive e personali.

Il « Buono del Libro ».

Presso le Librerie delle Stazioni Ferroviarie è stato istituito un servizio di particolare interesse per il pubblico di transito: « Il Buono del Libro ».

Tale istituzione, nuova per l'Italia, è già diffusa in Inghilterra per iniziativa della « National Book Council » che, su richiesta, rilascia ai librai associati i « Book Tokens », ossia i « Buoni del Libro ».

Le Librerie delle Stazioni Ferroviarie sono state ora fornite di speciali buoni di vario valore che, acquistati dai clienti, possono essere inviati in dono a seconde persone, che vengono in tal modo a trovarsi in possesso di un titolo immediatamente spendibile presso qualunque Libreria di Stazione.

In tal modo il donatore è tolto dall'imbarazzo della scelta; un libro è sempre un dono distinto e gradito; ma chi lo riceve gradirà di più, se potrà sceglierlo secondo i propri gusti personali.

Questa iniziativa, veramente simpatica, non dovrebbe tardare ad entrare nell'uso comune del pubblico; e rappresenta comunque un altro interessante esperimento in favore del libro, onde avvicinare con nuovi mezzi e sempre di più una maggiore massa di lettori alla produzione libraria nazionale.

SPORT

Pugilato.

I pugili italiani svolsero una discreta attività all'estero nel mese di gennaio. Primo Carnera a *San Paulo del Brasile* mise fuori combattimento, alla settima ripresa, il campione locale Harrys, dopo di che partì subito per l'America del Nord, dove spera di svolgere una attività che gli consenta di arrivare a Baer. Nel Sud-Africa, a *Città del Capo*, il giovane campione italiano Aldo Spoldi ha battuto ai punti Jack Flynn. A *Parigi*, Cleto Locatelli, sempre in procinto di ritornare agli Stati Uniti, dominò ai punti il forte romeno Covaci in un combattimento di dieci riprese, e Merlo Preciso si sbarazzò alla sesta ripresa di Lebrize, costretto all'abbandono. A *Le Mans*, Magliozzi pareggiò con Filhit. Il campione Rocchi, dopo un infortunio in un *match* sulle sei riprese — distanza per lui troppo breve — contro Cadet, fu chiamato a sostituire Kid Tunero nella riunione parigina in cui si disputava il titolo di campione di Francia dei pesi gallo, fra Pladner e Huat. Rocchi in tale occasione pareggiò con Jacks Vilda in dieci riprese. Anche Paderni pareggiò con Escargueil, mentre il massimo Presidio Pavesi vinse ai punti Ray Lepage.

In Italia buona importanza ebbe una riunione a *Parma*, nel corso della quale venne disputato il *Campionato d'Italia dei pesi gallo*, fra il detentore Rodriguez e lo sfidante Cattaneo. Al termine delle quindici riprese i giudici decretarono la vittoria del Cattaneo. Nella stessa riunione Bondavalli battè Di Paolo e Carlo Orlandi ebbe nuovamente ragione di Bonetti. A *Roma*, Rocchi prima di partire per Parigi, vinse ai punti in dieci riprese il cecoslovacco Frantz Nekolny, Menabeni e Caroselli chiusero alla pari il loro incontro, Alessandri battè il milanese Dell'Orto e Chiappini vinse Sacchi. A *Piacenza*, i leggeri Turiello e Abbruciati chiusero alla pari il loro incontro di dieci riprese, mentre il piuma Bondavalli trionfò di Guallandri, e il medio Longinotti vinse alla quarta ripresa per getto della spugna il pari peso Muladovitch. A *Bologna*, in un combattimento di pesi gallo, Blasi battè Magliozzi in dieci riprese. Enrico Venturi nei pesi leggeri battè il francese Legrand per arresto del combattimento alla terza ripresa, e nell'incontro dei pesi massimi Rovati vinse Brunelli ai punti.

Alcuni dilettanti si produssero all'estero e la Società Libertas di *Rimini* ebbe la meglio sugli esponenti del Boxe Club di Innsbruck che fu battuto per 8 a 2. Assai meno lieto fu

il risultato ottenuto a Tolosa dalla rappresentativa italiana contro quella francese. Il solo Saruggia vinse il suo incontro, avendo messo fuori combattimento il suo avversario alla prima ripresa.

Il 30 gennaio a *Venezia* Vittorio Livan conquistò il titolo italiano dei medio massimi contro Domenico Ceccarelli, vincendo ai punti.

Ippica.

Le scuderie italiane di trotto trovano da qualche anno il loro campo di azione alla *riunione internazionale di Vincennes*, dove un ben nutrito e liberale programma consente le più soddisfacenti esibizioni. La riunione invernale dell'ippodromo della regione parigina comprende un complesso di corse aperte ai cavalli di ogni Paese che consentono ai buoni cavalli di vincere prove importanti e largamente dotate. In Francia lo sport del trotto è assai diffuso e l'allevamento indigeno, orientato verso la produzione di un cavallo solido, dal modello robusto, atto a sopportare le fatiche del suo impiego militare od agricolo, cerca la selezione attraverso le corse, ed i proprietari di scuderie non si sono messi mai sulla via preferita dai loro colleghi italiani di procurarsi oltre Atlantico soggetti sfruttabili, prima sulle piste e poi negli allevamenti. Per questo si assiste allo spettacolo che alle prove libere ai cavalli di tutti i Paesi organizzate sugli ippodromi francesi, i prodotti locali non riescono ormai più a contenere l'assalto dei cavalli nati in America, i quali indubbiamente sono oggi ancora migliori di quelli dei diversi allevamenti europei.

E' anche in vista di competere e di conquistare le grosse allocazioni delle prove internazionali francesi che parecchi proprietari italiani intensificano agli Stati Uniti l'accaparramento di soggetti da libro d'oro, che assai spesso offrono motivo di soddisfazione agli acquirenti. Molti nostri proprietari importano cavalli americani più per la lusinga di vedere brillare i loro colori sugli ippodromi che per la lodevole preoccupazione di immettere nell'allevamento importanti correnti di sangue; tanto è vero che parecchi di essi non hanno neppure un allevamento proprio. Ma è certo che questi cavalli, dopo aver dato i loro servizi sugli ippodromi, portano un efficace contributo, in razza, al miglioramento della produzione venendo alla fine della carriera di corse acquistati da allevatori. Davanti alla tendenza diffusa in Italia ed in altri paesi d'Europa cosa faranno i proprietari francesi? Imiteranno i loro colleghi con il ricercare sul mercato americano cavalli di grande genealogia, o preferiranno chiedere alle Società di corse una protezione con penalità per i cavalli importati o appartenenti a scuderie straniere, allo scopo di favorire la produzione indigena? E' assai probabile che si cominci con qualche timido acquisto e si faccia la domanda alla quale abbiamo accennato. Ma in questo secondo caso è anche probabile che le Società di corse non síano proclivi ad accontentare i richiedenti, per il fatto che il protezionismo toglierebbe quasi sicuramente il carattere internazionale alle riunioni Occorre pensare che in occasione del Gran Premio d'America, al quale parteciparono cavalli di cinque o sei Nazioni furono stabiliti i *records* degli incassi, sia per intervento di pubblico, sia per giro di affari al totalizzatore. In quella giornata, infatti, la cifra delle scommesse fu di poco inferiore ai nove milioni di franchi, mentre sarebbe stata molto minore se alla riunione avessero partecipato soltanto cavalli nati in Francia.

Nel *Premio d'America*, dotato di 200.000 franchi, i primi tre posti furono occupati da cavalli americani di scuderie italiane. La vittoria facilissima fu del quattro anni Muscletone, di Arturo Riva, allenato e guidato da Alessandro Finn. Secondo fu Calumet Guy, e terzo l'anziano Hazleton, che nel Premio di America fu due volte vittorioso e si piazzò una volta al secondo posto.

La stessa scuderia italiana di Arturo Riva riportò con Traveler, montato dal fantino A. Pandolfi, il *Premio Cornulier* di 100.000 franchi alla sella, il premio che dodici mesi prima aveva rivelato Stellate della scuderia Gambi. Le scuderie francesi, ebbero per due anni di seguito e per mano delle scuderie italiane, ad assistere al trionfo del cavallo americano anche nelle prove alla sella. La rinnovata sorpresa fu seguita da una nuova delusione nel *Premio del Belgio* di 60.000 franchi che Cheer, appartenente alla scuderia italiana della signora Olga Finn e guidato da A. Finn si aggiudicava davanti a Calumet Desmond della scuderia italiana Ciocca.

Calcio.

Mentre questo numero della Rivista già è in macchina, la Squadra Nazionale italiana incontra a *Roma* l'undici nazionale di Francia

che nello scorso mese era stato battuto a Madrid dalla squadra spagnola per due punti a zero. Per quanto sconfitta, la rappresentativa francese dimostrò in quella occasione il suo continuo progresso, tale da far legittimamente sperare che il calcio in Francia stia per riconquistare le posizioni che, fino al Campionato del mondo, sembravano perdute. La partita di Roma sarà servita a provare nuovi atleti italiani, anche in vista del prossimo incontro con l'Austria a Vienna.

A fine gennaio il *Campionato* era giunto alla penultima giornata nel girone di andata e le classifiche erano le seguenti: *Divisione Nazionale A:* Fiorentina p. 23, Juventus p. 21, Ambrosiana-Inter p. 19, Roma p. 17, Lazio p. 16, Napoli p. 15, Torino e Triestina p. 14, Bologna, Milan e Alessandria p. 13, Brescia p. 12, Palermo p. 11, Livorno p. 9, Sampierdarenese p. 7, Pro Vercelli p. 5. - *Divisione Nazionale B:* Girone A: Genova p. 23, Pisa p. 20, Catania p. 19, Novara p. 18, Viareggio p. 17, Vigevano p. 15, Lucchese e Cagliari p. 14, Messina, Legnano e Casale p. 13, Spezia p. 12, Derthona p. 11, Seregno p. 10, Pro Patria di Busto p. 9, Pavia p. 3. Girone B: Modena p. 20, Cremonese e Atalanta di Bergamo p. 18, Bari e Verona p. 17, Pistoiese p. 16, Comense p. 15, Aquila p. 14 e S.P.A.L. di Ferrara p. 14, Padova p. 13, Catanzaro, Venezia e Vicenza p. 12, Foggia p. 10, Grion e Perugia p. 7.

Ciclismo.

Siamo alla vigilia della ripresa delle corse ciclistiche su pista e alle maggiori su strada. In pista si comincerà con l'inaugurazione del *Velodromo Vigorelli* a Milano; su strada, il piatto forte è costituito dalla *Milano-Sanremo*, alla quale parteciperanno tutti i corridori italiani e moltissimi stranieri.

L'attività invernale su pista si è limitata forzatamente all'estero, sulle piste coperte di *Parigi* e del *Belgio*, ma con partecipazione assai limitata dei rappresentanti italiani. Guerra, non sempre in ottima forma, non è stato pari alla sua fama e non sempre ha corrisposto all'attesa. Lo sport ciclistico italiano si è fatto però il maggior onore con Olmo e con Manera e Severgnini, questi ultimi nelle corse dietro motori. Olmo è stato per i pubblici stranieri una rivelazione nelle corse ad inseguimento. Il giovane corridore ligure ha sempre vinto dimostrando superiorità schiacciante e stile. Ora questo corridore, ritornerà a correre su strada, ma sarebbe veramente doloroso che le corse su strada sottraessero alle competizioni su pista un atleta che da solo potrebbe riuscire a dar vita ad avvenimenti internazionali.

E giacchè si parla di gare su pista deve esser rilevata la buona forma di Manera, grazie alla fortunata scelta di un allenatore come Juby.

Su strada in gennaio la stagione ebbe la sua inaugurazione sulla *Costa Azzurra*, con una corsa in due tappe alla quale parteciparono corridori italiani di classe modesta. La vittoria toccò ad un novizio svizzero, Amberg, il quale vinse la Nizza-St. Tropez-Nizza e si classificò quinto nella successiva tappa *Nizza-Sanremo-Nizza*, vinta da Osvaldo Bailo di Serravalle.

A proposito di corse invernali, noi siamo del parere che in molte regioni nostre, nel meridionale e nella Sicilia si potrebbero far svolgere con profitto delle gare alleggerendo il calendario estivo e permettendo alle migliaia di tesserati della F. C. I. di svolgere la loro attività.

Le *corse ciclo-podistiche* attraverso la campagna, così in voga in Francia, hanno da noi uno sviluppo limitato.

Comunque in gennaio si svolsero in diverse regioni i Campionati con esito lusinghiero. Diamo i risultati dei principali, nominandoli in ordine di effettuazione. *Campionato lombardo:* 1° Giovanni Rogora; *piemontese* (prima prova): 1° Giuseppe Barisone; *emiliano:* 1° Fausto Tozzi; *toscano:* 1° Lido Besti; *piemontese* (seconda prova): 1° Onorato Lolli; *veneto:* 1° Luigi Righele; *ligure:* 1° Luigi Ferrando; *laziale* (prima prova): 1° Luigi Federici; (seconda prova): 1° Pasquale Di Cesare; *campano:* 1° Giuseppe Lamonea; *emiliano* (seconda prova): 1° Dermo Merighi; *piemontese* (terza prova): 1° Onorato Lolli.

Sport invernali.

Le gare di ogni specialità degli sport retti dalla Federazione Italiana Sports invernali aumentano ogni anno nel nostro Paese, in ragione diretta del favore che tale attività sportiva ha raggiunto fra le masse popolari.

Della attività agonistica sciatoria parleremo dopo. Guardiamo intanto alle affermazioni italiane nelle *gare di hockey* su ghiaccio. I nostri giocatori hanno svolto una proficua preparazione specialmente al Palazzo del Ghiaccio di *Milano*, dove le squadre dell'Hockey Club Milano e dei Diavoli rossi hanno incontrato, con alterne vicende, ottime squadre straniere, dando luogo a partite che ogni volta vedevano aumentare le schiere degli spettatori. Ebbero poi luogo a *Davos* i Campionati del mondo nei quali la rappresentativa italiana opposta alla Germania, campione d'Europa per il 1934, vinse nella prima giornata per 2 a 0, suscitando sorpresa e compiacimento. Nei quattro gironi eliminatori vinti dalla Svizzera, dalla Cecoslovacchia, dal Canadà e dalla Francia, l'Italia si classificò dunque seconda, dietro la squadra francese. Nei gironi finali l'Italia si trovò in lotta con Canadà e Cecoslovacchia che si classificarono, mentre la nostra squadra soccombette insieme a quella di Svezia. Il *Campionato del mondo* fu vinto dal pronosticato Canadà, mentre la Svizzera con il secondo posto si aggiudicò il *Campionato di Europa*. Seguivano: Inghilterra, Cecoslovacchia, Svezia, Austria e, a pari merito per il 7° posto, Italia e Francia. Dietro ad esse risultarono: Germania, Polonia, Ungheria, Romania, Lettonia, Olanda e Belgio.

Delle innumerevoli *gare di sci* svoltesi in gennaio daremo i risultati delle principali. A *St. Moritz* la corsa in discesa dalla Corniglia (2541) a Scalet (1790) è stata vinta da Arnald Kech, ma è notevole il fatto che la bolzanina Paola Wiesinger sia giunta terza a 10" dal vincitore e precedendo moltissimi altri sciatori maschi. La Wiesinger è senza dubbio la migliore nostra rappresentante. Essa doveva successivamente agli allenamenti collegiali al Sestrières far rifulgere una volta ancora la sua classe e la sua superiorità.

Intensa è stata l'attività al *Sestrières* per le sei prove per la *Coppa del Re*, con la partecipazione di ottimi campioni di ogni Nazione. I migliori italiani furono i rappresentanti dello Sci Club Abetone, Vittorio Chierroni e Rolando Zanni, il quale riuscì a classificarsi primo nella sesta prova. La classifica finale fu la seguente: 1° Leo Gasperl; 2° Goffredo Wolfang; 3° Rolando Zanni; 4° Pfeiffer Friedl; 5° Vittorio Chierroni.

La *Terza Staffetta Nazionale* disputatasi ad Oropa vide ai primi due posti le squadre della società Pietro Micca di Biella. A Pian Rancio la *Coppa A. L. A.* su percorso di circa 12 km. fu vinta da Vittorio Gandola.

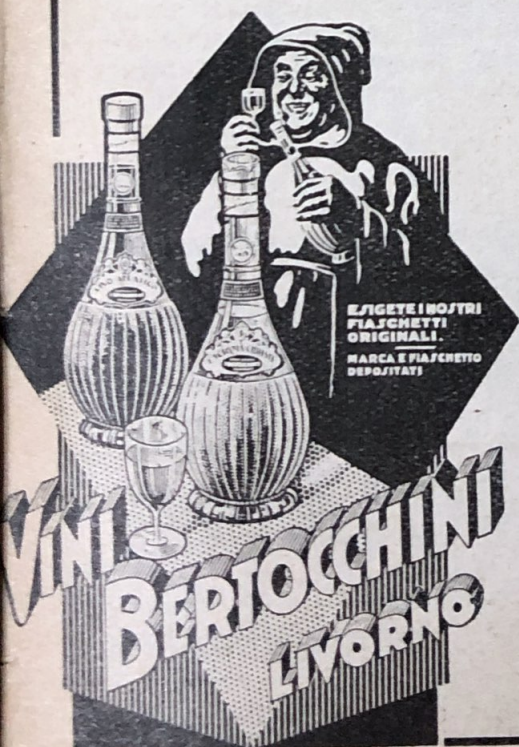
Il *X Campionato Nazionale dell'Associazione Nazionale Alpini* ebbe svolgimento a Tarvisio alla presenza dell'On. Manaresi. La manifestazione comprendeva un campionato individuale per «giovani penne», uno per «vecchie penne» ed il Campionato nazionale a squadre. L'individuale Giovani Penne km. 18 fu vinta da Ramella Pala Emilio di Biella, l'individuale Vecchie Penne km. 9 da Nicola Prada di Lecco. Infine il Campionato nazionale a squadre (somma dei tre primi concorrenti per squadre) fu vinto dalla Sezione di Lecco.

Molto animata per numero di concorrenti e per concorso di pubblico fu la riunione di metà gennaio al Mottarone per la *Coppa del Duce*. La gara di gran fondo venne vinta da Vincenzo Demetz con un vantaggio di cinque minuti su Scilligo. A Severino Menardi toccò la vittoria nella gara di fondo. Nella seconda giornata venne disputato lo *Slalom gigante* nel quale fu primo Helmuth Lantschner dello Sci Club Alpino di St. Moritz, davanti a Helmuth Schmid della Federazione Austriaca di Sci, a Giacinto Sertorelli e Adriano Guarnieri della F.I.S.I. Ma il vincitore fu poi tolto dalla classifica perchè non autorizzato dalla Federazione Austriaca, la quale aveva a suo tempo comunicato la squalifica del suo tesserato alla Federazione Internazionale dello Sci.

Nella terza giornata vennero disputate le ultime gare della riunione. Nella gara di *slalom* fu primo Petrucci Gualtiero della F.I.S.I., secondo Adriano Guarnieri e terzo Walter Dellekarth. La classifica combinata «slalom gigante» e «slalom» vide al primo posto Adriano Guarnieri della F.I.S.I. con punti 191,41, seguito da Gualtiero Petrucci e Walter Dellekarth. La classifica della *gara di salto* per la combinata vide al comando Walter Dellekarth della F. A. S., seguito da Helmuth Schmid e da Severino Menardi. Quest'ultimo fu il primo nella classifica della combinata «fondo e salto» con punti 437,81, seguito da Andrea Neserich p. 421,5 e da Helmuth Schmid con 420,5. Nella gara generale di salto riuscì vittorioso Gino Rigoni della F.I.S.I. p. 221, secondo W. Dellekarth e terzo Mario Bonomo. Per questi risultati la classifica della *Coppa d'Oro del Duce* risultò la seguente: 1[i] Adriano Guarnieri, F.I.S.I. (punti nella combinata delle discese 191,41) e Severino Menardi, F.I.S.I. (punti nella combinata fondo salto 437,8) p. 629,21; 2° Gualtiero Petrucci p. 189 e Andrea Vuerich p. 421,5 (p. 610,5); 3[i] Walter Dellekarth, F.A.S. p. 186,69 e Helmuth Schmid p. 420,5 (p. 607,19).

Al *Giogo di S. Vigilio* indetta dallo Sport Club Merano ebbe luogo una manifestazione interregionale, imperniata su una gara di «mezzofondo», svoltasi su una pista in ottime condizioni e tracciata sul tipo norvegese per una lunghezza di 13 km. su 300 metri di dislivello. Il percorso doveva essere compiuto più volte. Riuscì vittorioso Carlo Hellrigh dello S.C. Cevedale, seguito da Ottone Reinstaller dello S.C. Renon e da Francesco Gritsch del C.A.I. Avelengo. A *Limone Piemonte* lo Sci Club C.A.I. di Savona fece disputare una gara di «mezzofondo» sul tratto Campo Principe di Piemonte-Case Bric-Vallone Milliborgo di circa 12 km. con un dislivello di 250 metri. I primi tre classificati furono: Casanova, Viviani e Pastore. Per il *Trofeo Ancona* e sul tratto Sarnano-Piobbico e ritorno km. 13,400 venne disputata una gara nazionale di fondo. Vinse Gualtiero Escher del G.U.F. di Ancona, secondo A. Margotti di Fiume e terzo E. Mariangeli di Ancona.

A fine gennaio ebbero inizio due avvenimenti di grande interesse e cioè i *Campionati Internazionali di Germania, a Garmisch-Partenkirchen* (la stessa località dove fra dodici mesi verranno disputate le prove della IV Olimpiade invernale) e i Littoriali della Neve ad Ortisei. Ai Campionati di Germania parteciparono atleti di ogni Paese e fra questi moltissimi italiani appositamente scelti dalla F.I.S.I. Nella prima giornata venne dispu-

tata la gara di «fondo» di 50 km. nella quale il norvegese Kasten Kaare vinse davanti a due connazionali. I partenti furono 80 e gli arrivati 49. Fra questi cinque italiani. Il sesto posto occupato da Giacomo Scalet è altamente significativo. V. Demetz fu decimo.

In una successiva giornata vennero disputate le gare di discesa tanto maschili quanto femminili. Nella *discesa maschile* i due norvegesi Rund Birger e Rund Sigmund precedettero Sertorelli, mentre sesto era Chierroni. Nella *discesa femminile* era prima la tedesca Crang Christl. Decima la Paula Wiesinger, dodicesima la Crivelli. Nello «slalom» femminile era ancora vittoriosa la Crang Christl. La Isolina Crivelli si classificava al settimo posto, la Wiesinger al nono. La classifica della combinata discesa e «slalom» vedeva quindi al primo posto la sciatrice tedesca, settima la Crivelli e ottava la Wiesinger, indisposta in quei giorni.

Nella *gara maschile di fondo* di 18 km. il finlandese Nurmela Sulo e il norvegese Iversen Biargen conquistarono i primi due posti. Ma fra i 340 partiti e i 300 classificati gli italiani ebbero l'inattesa gioia di vedere al terzo posto Vincenzo Demetz di V. Gardena a pochi secondi dal norvegese. Fu un successo grandioso, perchè mai un continentale era riuscito a interrompere la serie dei concorrenti del nord. I posti occupati da Gerardi e da Menardi e anche quelli di tutta la balda schiera azzurra stanno a dimostrare gli eccellenti progressi compiuti dalla nostra gioventù in questo sport. La conferma della grande affermazione era poi data all'indomani, quando Giacinto Sertorelli era secondo assoluto nella *combinata di discesa e «slalom»* e nel giorno di chiusura, allorchè nella gara a staffetta 4 × 10.000, i quattro italiani: Menardi, Nasi, Kasebacher e Demetz conquistavano il terzo posto, preceduti soltanto dagli specialisti di Norvegia e di Finlandia, ma imponendosi ai tedeschi, polacchi, boemi e francesi.

I *Littoriali della neve e del ghiaccio* si svolsero in *Val Gardena* e precisamente ad Ortisei, con una larga partecipazione di studenti dei diversi Atenei d'Italia e con un complesso di risultati molto onorevoli che rivelano i continui progressi. Le classifiche generali furono per i Littoriali del Ghiaccio: 1° Torino p. 441,5; 2° Milano p. 360,5; 3° Padova p. 238. Poi Genova, Roma, Caserta, Napoli, Bologna, Firenze, Venezia, Modena, Pisa, Trieste, Ferrara, Siena, Bari, Modena, Pavia, Torino Acc., Catania, Parma. Per i Littoriali della Neve: 1° Milano p. 1940; 2° Torino p. 1029; 3° Bologna p. 746; poi Padova, Roma, Modena Acc., Genova, Venezia, Firenze, Torino Acc., Napoli, Parma, Pavia, Perugia, Trieste, Livorno Accademia.

Lo *Sci d'Oro del Re* venne vinto ancora una volta dalla squadra di Milano composta da De Antoni, Gallina e Castelli; ma questa squadra, agli effetti della classifica dei Littoriali era fuori gara, in modo che prima agli effetti di tale classifica risultò la squadra A di Torino con Gerbolini, Di Francesco e Messori.

Il giorno tre dello scorso mese avrebbe dovuto svolgersi in Valsassina la annuale Adunata Valligiani ma l'assenza di neve obbligò gli organizzatori a sospendere la gara che avrebbe dovuto segnare il punto centrale della *Giornata della Neve* indetta dall'O. N. D. delle provincia di Milano. Senza neve ebbe però ugualmente luogo la grande sfilata a Milano di trentamila sciatori dopolavoristi al seguito di novanta carri allegorici.

Motonautica.

Il 31 gennaio il pilota Ferdinando Venturi della Motonautica Associazione Sportiva di Roma, a *Sabaudia* sul lago di Paola, pilotando la propria imbarcazione «Giovinezza», scafo Riva, motore B. P. M., batteva il *record* mondiale di velocità per *racer* 1500 cmc. alla media di km. 109,725, *record* che apparteneva da qualche mese a Valtolina (107,685).

Motociclismo.

Ricorre quest'anno il decimo annuale della *Fiera Torinese del Motociclo*. E per solennizzare degnamente questo anniversario il Comitato organizzatore della Mostra, che anche quest'anno avrà sede nel Palazzo della Promotrice delle Belle Arti nel Parco del Valentino, dal 2 al 17 corrente, sta attivamente organizzando una serie di manifestazioni collaterali.

Tra queste va ricordato in primo luogo il *Grande Raduno Internazionale Motociclistico* organizzato dal Moto Club di Torino per il 3 marzo, retto da una formula analoga alla Rosa d'Inverno e due importanti gare ciclistiche nelle due domeniche successive.

POSTE-TELEGRAFI

Nuova Convenzione Postale Universale del Cairo.

Col 1° gennaio u. s. è andata in vigore la nuova Convenzione Postale Universale stipulata al Cairo il 20 marzo 1934, che apporta le seguenti principali modificazioni o innovazioni all'ultima Convenzione conclusa a Londra il 29 giugno 1929.

Servizio delle corrispondenze. – Il limite di dimensioni delle lettere, manoscritti, campioni, stampe e pacchetti è stabilito in 90 centimetri complessivamente. La maggiore dimensione non deve però superare i 60 cm. Nei rotoli: la lunghezza è due volte il diametro, 100 cm., ma la dimensione maggiore non può superare 80 cm.

Non sono ammesse alla tariffa delle stampe le pellicole cinematografiche, i dischi grammofonici e le carte traforate ad uso di strumenti di musica automatici.

Posta aerea. – Sono ammessi al trasporto per via aerea anche gli effetti da riscuotere e gli invii gravati di assegno.

E' data facoltà al destinatario di corrispondenze che giungono al suo indirizzo per via aerea di chiederne il recapito appena giunte, mediante pagamento di un diritto speciale, che non potrà essere superiore alla tassa di espresso; come pure può essere richiesto da parte dei mittenti che gli invii vengano spediti per via aerea soltanto su una parte del percorso aereo.

Scatolette con valore dichiarato. — E' fatto divieto di includere: gli stupefacenti (a meno che non si tratti di spedizioni effettuate a scopo terapeutico o scientifico), le materie esplosive, infiammabili o pericolose, gli oggetti osceni o immorali, gli animali viventi, i biglietti di banca, i biglietti monetari o qualsiasi valore al portatore.

Pacchi postali. – I pacchi a destinazione d'oltremare non possono eccedere i cm. 125 in un verso qualsiasi, nè il volume di:

dm. cubi 60 (se di peso fino a 5 kg.)
» » 80 (da oltre 5 » » 10 »)
» » 100 (» » 10 » » 15 »)
» » 120 (» » 15 » » 20 »)

Pacchi con assegno. – Oltre le tasse di spedizione, è dovuto: un diritto fisso di 50 centesimi-oro e un diritto proporzionale del ½ % dell'ammontare dell'assegno, se l'importo di questo deve essere rimborsato mediante l'emissione gratuita di vaglia; un diritto fisso di 25 centesimi-oro, se l'assegno riscosso deve essere versato nel c/c. postale del Paese di destinazione.

Reclami. – Non sono ammessi trascorso un anno a contare dal giorno successivo a quello dell'impostazione del pacco. Tassa di reclamo: 60 centesimi-oro (L. 2,25).

Vaglia internazionali. – La validità è stata portata a *sette* mesi, oltre a quello dell'emissione, nelle relazioni con i seguenti Paesi: Antille Neerlandesi - Argentina - Chile - Giappone - Guiana Neerlandese - Honduras - Indie Neerlandesi - Indocina - Salvador - Siam - Uruguay.

Postagiri internazionali (virements postaux). – Si possono effettuare, nei rapporti reciproci, operazioni di pagamento e di incasso, mediante postagiri, con persone, ditte ed Enti che siano correntisti presso le seguenti Amministrazioni postali: Austria (servizio per ora sospeso), Belgio, Cecoslovacchia, Danimarca, Francia, Germania, Marocco (Zona spagnola esclusa), Olanda, Polonia, Svezia, Ungheria e Tunisia.

Conti correnti. – E' consentito alle persone fisiche e giuridiche residenti in Italia, di ottenere, pel tramite dell'Amm. postale italiana, l'apertura di conti correnti postali presso gli Stati coi quali l'Italia effettua il Servizio dei postagiri internazionali.

Vaglia emessi in Argentina.

L'importo massimo è stato ripristinato in L. 1000.

TRA I LIBRI

ARRIGO SOLMI. – *L'idea dell'unità italiana nell'età napoleonica.* – Con un'appendice di documenti (Collezione Storica del Risorgimento Italiano, Serie I, vol. XI). – Modena, Soc. Tip. Modenese, 1934-XII: L. 15.

Nella varia materia dei recenti « Discorsi sulla Storia d'Italia », un tema emergeva: la fatale millenaria preparazione della Penisola all'Unità politica. Il nuovo volume, che racchiude studi e documenti in parte inediti, aggiunge argomento a confutare la tesi che l'Unità sia stata precipuamente il prodotto del concorso di elementi favorevoli, in gran parte accidentali, manifestatisi nel corso del sec. XIX, e che, nella stessa età napoleonica, alle soglie del Risorgimento, politicamente insignificanti siano stati i preannunzi dell'Unità, affioranti in ogni momento di crisi. Un alto pensiero storico segna il filo conduttore di questi studi. L'unione della Sardegna ai Savoia, già, nel primo Settecento, preparazione del più valido strumento per la futura Unità: l'agitarsi di ideali nazionali nel periodo repubblicano, e il loro più maturo mutarsi — anche presso i maggiori esponenti politici nostri, come Francesco Melzi — nel tentativo di costituire uno stato monarchico italiano, il più possibile vasto e indipendente, riprendendo e anticipando le realizzazioni sabaude; e infine la dimostrazione che i primi accenni federalisti, alle soglie della Restaurazione, celavano, intatto, l'ideale unitario, che mostrava di adattarsi a circostanze di fatto, per poi affermarsi integralmente. Ecco i punti salienti del volume. Alate pagine sono dedicate specialmente al Foscolo, uomo politico e profeta dell'Unità; e, accanto a quella figura solare, vien rivendicata quella di un oscuro patriota, storico dell'amministrazione del primo Regno italico, il Valeriani. L'indice di persone e luoghi rende più utile il volume, e dimostra di quali solidi materiali siano costruite le sue belle sintesi.

UMBERTO BARGONI. – *Sciaraff pilota di sambuchi.* – Livorno, Giusti, 1934-XIII, pag. 190: L. 10.

Sono dieci racconti, quattro sull'Oceano Indiano, gli altri della boscaglia somala, scritti alla brava e alla svelta, senza lungaggini descrittive, coi tocchi essenziali. Sono racconti di ieri, di vita or ora vissuta; qualcuno, commovente, come quello intitolato « Missionari ».

P. DUCATI, *La scultura greca.* Parte II: *I tempi aurei*, vol. 1° e 2°; P. DUCATI, *La scultura Romana*; L. BECHERUCCI, *La scultura italiana del Cinquecento*; D. BASSI, *I Vangeli e la Vita di Maria*; D. BASSI, *Gli Atti degli Apostoli*; R. CIAMPINI, *I Gonzaga*; L. NISSIM ROSSI, *I Malatesta*; P. BIANCONI, *Pascoli*; A. BONAVENTURA, *Rossini*; M. ACCASCINA, *L'oreficeria italiana*; L. PARIGI, *Storia della musica.* – Casa Editrice Nemi, Firenze. Ogni volume L. 5; edizione speciale rilegata: L. 12.

Sono recenti volumi della « Novissima Enciclopedia Monografica » edita dalla Casa Nemi di Firenze. La recente collana, che meritamente ha incontrato largo successo, tratta in brevi monografie di 60-70 pagine l'una, dovute a studiosi di particolare competenza, redatte in forma piana e corredate da numerose illustrazioni, argomenti di vivo interesse per le persone colte: arti, storia, biografia, letteratura, religione, ecc.

P. B. MEISTERMANN. – *Guida di Terra Santa.* – Alfani & Venturi, Firenze, pag. 776, con 21 carte, 14 piante e 103 disegni.

E' una guida che alla descrizione oggettiva e aggiornata delle vie d'accesso e dei luoghi unisce le notizie storiche e religiose atte a far rivivere nella mente dei fedeli le scene del Nuovo Testamento, interpretate al lume degli studi e degli scavi più recenti.

Il P. Teofilo Bellorini, uno dei monaci più colti della Custodia, ha tradotto e adattato per il pubblico italiano questo volume, che, ricco di carte e piante di città, d'edifici e chiese, descrive tutta la Palestina, parte della Transgiordania e la Siria Meridionale.

ENEA GROSSI. – *Eroi e pionieri dell'ala.* – Dizionario biografico dell'Aeronautica Italiana. – Pag. XX-267, con una tav. f. t., legato in tela. Arti Grafiche F.lli Magnani, Viale Montenero 32, Milano, 1934-XII: L. 35.

Contiene, in ordine alfabetico, oltre 1500 biografie di italiani che hanno esplicato un'attività — scientifica, tecnica, letteraria, ecc. — attinente alla materia aeronautica da Leonardo, dal Padre Lana, dall'Andreani, a D'Annunzio, a Balbo, a Caproni. E' il vero « Plutarco » dell'Aeronautica italiana, e la sua consultazione riserba più d'una gradita sorpresa, rivelando studi, gesta e ritrovati, assai meno noti di quel che meriterebbero d'esserlo. Precede un sintetico profilo storico dell'Aeronautica.

FILIPPO CARLI. – *Storia del Commercio italiano - Il mercato nell'Alto Medioevo.* – C.E.D.A.M. (Casa Ed. Dott. A. Miliani), Padova, 1934-XII, pag. 350: L. 40.

« La storia del nostro commercio nei suoi aspetti più brillanti — commercio marittimo, Pisa, Amalfi, Genova, Venezia, Crociate, ecc. — è già stata fatta e ben poco v'è forse da aggiungervi. Invece non è stata fatta, almeno in modo sistematico, la storia di quei piccoli eventi della vita di tutti i giorni in cui consiste la vita del mercato: la storia di quell'umile gente che va e viene dalla campagna in città, per portare — duemila anni fa a dorso d'uomo o di mulo, o coi cesti o con le carrette, adesso anche con gli autocarri — le frutta, le verdure, il latte, i formaggi, il pollame, le uova, e per comprare i cappelli e le scarpe, le camicie ed i chiodi, le stoviglie e le serramenta; nel che si realizza, per il tramite del commercio, lo scambio fra i prodotti dell'agricoltura e quelli dell'industria, ossia il ricambio economico fra città e campagna, e quindi l'equilibrio economico concreto ». Così l'A. nella prefazione. Il presente volume va dalla dissoluzione dell'Impero Romano all'affermarsi dei Comuni, ossia dal IV al X secolo. Quest'opera, che il titolo può far supporre piuttosto pesante, è invece, tra l'altro, una dimostrazione che « nella prosa del commercio v'è molta poesia ». Questa storia minore, che spiega e illumina la grande storia, quella delle guerre e delle paci, costituisce una lettura interessantissima. Ci auguriamo con l'A. che a questo volume seguano gli altri due ch'egli ha in animo di preparare, in modo da offrire una completa « storia interna del commercio ».

ENRICO CERULLI. – *Etiopia Occidentale* (*Dallo Scioa alla frontiera del Sudan*). – Note del viaggio 1927-28, vol. 2°. – Sindacato Italiano Arti Grafiche, Roma, 1933-XI, pag. 266, con 4 carte e 34 tavole di fotoincisioni e alcune xilografie: L. 25; ai Soci del T. C. I. *sconto del 20 %.*

E' il secondo volume di un'opera già annunziata in queste colonne facente parte (N. 16) della « Collezione di Opere e Monografie a cura del Ministero delle Colonie ». Il Cerulli è profondo conoscitore della Somalia e dell'Etiopia, dei loro usi e delle loro lingue; la sua relazione di viaggio costituisce quindi un apporto sostanziale alla conoscenza delle regioni attraversate dalla spedizione e una lettura quanto mai interessante. Seguono due studi dell'A. sui linguaggi e le religioni dell'Etiopia Sud-Occidentale, un terzo del Prof. N. Puccioni sulle raccolte etnografiche della spedizione, un quarto del Prof. G. Stefanini sulle condizioni geologiche dell'Etiopia e un ultimo del Prof. P. Comucci sul materiale litologico raccolto. Ottimo il corredo illustrativo.

JARDINE DOUGLAS. – *Il Mullah del paese dei Somali (1916-21).* – Tradotto dal Cap. M. Quercia, N. 5 della Collezione di opere e di monografie a cura del Ministero delle Colonie. – Sindacato Italiano Arti Grafiche, Roma, pag. 280: L. 25; ai Soci del T. C. I. *sconto del 20 %.*

Questa storia delle gesta del « mullah », il feroce somalo che tenne in agitazione dal 1899 al 1919 la Somalia britannica e parte della Somalia italiana, morto nel 1920 nel paese degli Arussi, scritta da un ex-segretario del Governo della Somalia britannica, sarà letta con interesse anche dagli Italiani che s'interessano delle nostre Colonie.

PASQUALE MAGGIULLI. – *Sull'origine dei Messapi.* – Lecce, Rinascenza Salentina, 1934-XII, pag. 40: L. 5.

Con validi argomenti l'A. nega che i Messapi siano giunti nella penisola salentina dall'Illiria e dimostra che quel popolo, di alta evoluzione civile e dalla lingua ancora ignota, è di origine mediterranea.

GIOVANNI DE MAURIZI. – *La Valle Vigezzo e la ferrovia elettrica internazionale Domodossola-Locarno.* – 3ª ediz., Rizzoli & C., Milano, 1934-XII, pag. 238, con 48 ill. e 1 carta; in vendita presso Rizzoli in Milano e Libreria Antonioli in Domodossola a L. 5.

Edizione aggiornata di un'ottima guida, presentata in una signorile legatura in tela, con belle riproduzioni in rotocalco di scelte fotografie eseguite da artisti dell'obbiettivo.

P. D'Agostino Orsini di Camerota. – *Eurafrica.* – Prefaz. di S. E. Guido Corni. – Pag. 276, con cartine. Ed. Paolo Cremonese, Roma, 1934-XII: L. 15.

L'A., che da tempo si dedica allo studio dei problemi africani, ritiene che l'Europa troverà un sicuro sbocco alla propria saturazione di civiltà, nel Continente Nero, che dovrà diventare una sua appendice economica e politica. Si verrebbe così a costituire l'Eurafrica, fusione — non soltanto geografica — dei due continenti. Quando si pensi che il ponte tra di essi è costituito dall'Italia e la prima soluzione eurafricana risale all'antica Roma, si comprenderà la speciale importanza che il problema riveste per noi Italiani.

Somalia - *Luglio 1931-IX* - *Luglio 1934-XII* (*Opere pubbliche e Servizi pubblici*). – R. Stamperia della Colonia, Mogadiscio, 1934-XII, pag. 278 e numerose fotoincisioni.

Il volume, pubblicato in occasione della recente visita di S. M. il Re e del Quadrumviro De Vecchi, è una sobria, convincente rassegna delle opere pubbliche eseguite nel triennio trascorso e dello sviluppo preso dai servizi pubblici nella Colonia. La documentazione fotografica, più ancora che quella statistica, circa le opere marittime, edilizie, di rimboschimento, idrauliche, stradali, ecc., dà un'idea immediata dell'immenso progresso compiuto dalla Somalia negli ultimi anni e delle solide prospettive che le si aprono nel futuro. Il volume si inizia con uno studio di S. E. Maurizio Rava su «Lo sviluppo economico della Somalia» aggiornato al 1° luglio 1934. I successi raggiunti nella colonizzazione, soprattutto al Villaggio Duca degli Abruzzi e a Genale, nonostante l'avversa congiuntura, giustificano le più favorevoli speranze nell'avvenire agricolo di quelle terre, i cui prodotti sono complementari di quelli del nostro suolo. Addirittura meraviglioso è lo sviluppo preso dall'esportazione delle banane. Notevolissimo il risultato della bilancia commerciale della Colonia nel 1932, che il Governatore cita a conclusione del suo studio, e cioè 95 milioni di lire all'esportazione contro 99 milioni all'importazione. Queste cifre « indicano che in Regime Fascista la Somalia si avvia a superare le importazioni con le esportazioni ».

Denmark in word and picture. – *A collection of monographs written by danish experts.* – Edited by Max Edelberg, C. A. Reitezels Forlag, Copenhagen, 1934; pag. 200, numerose illustrazioni.

Volume di grande formato, su carta patinata, corredato da numerose fotoincisioni, che raccoglie una serie di brevi monografie, redatte da esperti nelle varie discipline, tendenti a dare un'immagine completa della vita, della cultura e dell'economia della Danimarca. In breve, una buona opera di propaganda danese, piacevole alla lettura.

N. BIANCHI. – *Guglielmo Dampier, un filibustiere esploratore.* – Pag. 244, illustraz. f. t. – L. SAMOGGIA. – *Roberto Peary alla scoperta del Polo Nord.* – Pag. 270, illustraz. f. t. – P. TREVISANI. – *Sven Hedin nel Tibet inesplorato.* – Pag. 272, illustraz. f. t. – Edit. G. B. Paravia, Torino, 1934-XIII: L. 9 ciascun volume.

Sono gli ultimi volumi pubblicati della collezione « I grandi viaggi di esplorazione », dedicata specialmente ai giovani. Il primo volume ci trasporta in quel secolo XVII così ricco di contrasti da presentarci anche un pirata in veste di scienziato. Tale è appunto il caso dell'inglese Guglielmo Dampier che, dopo esser stato marinaio, soldato, piantatore, mercante, si diede a correre i mari da predone, avendo però cura di raccogliere dati e notizie che riescono ancor oggi di grande utilità per i geografi e i meteorologi. Il secondo volume narra le vicende dell'ingegnere americano Roberto Edwin Peary che il 6 aprile 1909 raggiunse per primo il Polo Nord, coronando felicemente un ventennio di studi e di eroici tentativi. Il terzo volume narra dei viaggi compiuti dallo svedese Sven Hedin, dal 1906 al 1908, nelle misteriose regioni del Tibet. La narrazione interessa anche per le movimentate vicende dell'impresa che offre spunti drammatici e comici di sicuro effetto.

GABRIEL FAURE. – *Heures d'Italie.* – Nuova edizione riveduta dall'A. – Fasquelle, Paris, 1934, pag. 388 e 48 ill. fuori testo.

Queste belle e fortunate « Ore d'Italia » furono dapprima pubblicate da Charpentier in tre serie e riunite poi in un solo volume. La presente edizione in un volume è illustrata da 48 belle tavole in rotocalco fuori testo e ha subìto qualche piccolo rimaneggiamento. Anche se molto è mutato in Italia dalla prima pubblicazione ad oggi, questa prima opera del Faure sull'Italia, a cui l'A. doveva poi dedicare tanta parte della sua attività letteraria, conserva intatto il suo fascino. Essa rimane una delle più belle opere che gli stranieri abbiano dedicato all'Italia negli ultimi 50 anni.

SCIPIONE GEMMA. – *L'Impero Britannico* – Ed. Zanichelli, Bologna, 1933-XII, pag. 405: L. 15.

Lo studio delle tradizioni costituzionali dei singoli popoli che compongono l'Impero Britannico, del fenomeno politico che li condusse nei secoli scorsi a far parte dell'Impero stesso, dei rapporti che li legano attualmente alla Madre Patria, della sostanza etica giuridica e politica del « Commonwealth », costituisce l'oggetto di questo studio che il Gemma ha condotto con severa analisi e assoluta obbiettività di considerazioni. E' un libro utilissimo per chi voglia conoscere in modo non superficiale l'attuale ordinamento del grande Impero che copre oltre la metà della superficie terrestre.

ARNO SPINDLER. – *La guerra al commercio con i sommergibili.* – Vol. I. *I Precedenti,* pubblicazione dell'Archivio della Marina Germanica, traduzione del Cap. R. De Courten, Ufficio Storico della R. Marina, Roma, pag. 232, L. 15 (per i *Soci del T. C. I.* e per i Militari *prezzo speciale di L. 10,50.* Dirigere richieste con vaglia postale o bancario al Capo Ufficio Storico della R. Marina, Ministero Marina, Roma).

L'Ufficio Storico della R. Marina, continuando la pubblicazione delle traduzioni dei volumi della collezione tedesca « La guerra sul mare », ha ora divulgato il 1° volume della parte dedicata a « *La guerra al commercio con i sommergibili* », ossia a quella forma di azione bellica della Marina tedesca, sulla quale si è maggiormente concentrata l'attenzione di tutto il mondo, sia nel corso stesso della guerra, sia nel dopoguerra. Questo primo volume, esamina i problemi politici e militari, sollevati dalla proposta di attuazione di questa nuova forma di attività bellica, mettendo in rilievo le enormi responsabilità connesse con la decisione di ricorrere ad essa e preparando il terreno per la comprensione dei successivi volumi, nei quali saranno dettagliatamente descritte le operazioni della guerra al traffico con i sommergibili.

C. A. Sainte-Beuve e H. Wallon. – Traduzione di Ugo Segrè. – *Profili della Rivoluzione - Maria Antonietta - Antonio Barnave - Camillo e Lucia Desmoulins - Andrea Chénier.* – Collezione Storica «Nemi», N. 1. – Firenze, 1934-XII, pag. 257, ill.: L. 6.

Richard Pfalz. – *Die Umwandlung der Pontinisce Sümpfe zum Pontinischen Acker* (con 4 cartine esplicative). – Estr. da «Petermanns Mitteilungen», 1934, fascic. 9.

Prontuario degli onorari e diritti degli Avvocati Procuratori e Patrocinatori Legali a cura dell'Avv. Adolfo Liguori. – Fermo, Stab. Cooperativo Tipografico: L. 6. – *Sconto del 20% ai Soci annuali del T. C. I., del 30% ai Soci Vitalizi.*

Artur Hermann. – *Metternich.* – Trad. dall'inglese di Giorgio Liebman. – Corbaccio, Milano, 1934-XII, pag. 479, con 8 ill.: L. 15.

Testo Unico delle Leggi Sanitarie approvato con R. D. 27 luglio 1934-XII, N. 1265, con note di riferimento ai lavori preparatori e alle altre leggi che hanno attinenza alla materia e diffuso Indice sistematico, a cura del Dott. L. Macciotta-Nani, Como, 1934-XII, pag. 292: L. 12.

Lunario delle Muse 1934-XII. – Bibliografia Italiana 1932-X–1933-XI. – Alleanza Nazionale del Libro, Milano, pag. 367, illustr.: L. 12.

Statistica dei Soci al 31 gennaio 1935-XIII.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 gennaio 1935 ..		N. 127 028
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1935 alla stessa data		» 6 931
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1934	N. 229 378	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 gennaio 1935 ...	» 854	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 gennaio 1935	» 9 672	
		» 239 904
		N. 373 863
Presumibili rinnovi di Soci annuali già iscritti nel 1934 che non pagarono ancora la quota del 1935 e presumibili nuove iscrizioni		» 50 000
Totale Soci ...		N. 423 863

Direzione e Amministrazione:
Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10.

Redattore Capo responsabile:
Antonio Bandini.

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100.
Notizie ed Echi e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

SOCIETÀ GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO L. 1,80